



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ **Αρ. Φύλλου 47**

11 Φεβρουαρίου 2004

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 56

Κύρωση των τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης «περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στην Θάλασσα, (ΠΑΑΖΕΘ - SOLAS) '74», που υιοθετήθηκαν στην Διάσκεψη των Συμβαλλομένων Κυβερνήσεων της Διεθνούς Σύμβασης την 12η Δεκεμβρίου 2002.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 12 παρ. 2 του Ν. 1045/1980 «Περί κυρώσεως της υπογραφείσης εις Λονδίνο Διεθνούς Συμβάσεως «Περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής εν Θαλάσση 1974, (ΠΑΑΖΕΘ '74) και περί τινών άλλων συναφών διατάξεων» (Α΄ 95)», όπως έχουν αντικατασταθεί με το άρθρο πέμπτο του Ν. 2208/94 (Α΄ 71).

2. Τις διατάξεις του άρθρου 29α του Ν. 1558/1985 «Κυβέρνηση και κυβερνητικά όργανα» (Α΄ 137), που προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/1992 (Α΄ 154) όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 1 παρ. 2α του Ν. 2469/1997 (Α΄ 38).

3. Τις διατάξεις του Ν. 3141 /1955 «Περί Συστάσεως παρά τω ΥΕΝ Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού» (Α΄ 43).

4. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.

5. Την 367/2003 γνωμοδότηση του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού.

6. Την 479/2003 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, μετά από πρόταση των Υπουργών Εξωτερικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, αποφασίζουμε:

Άρθρο πρώτο

1. Κυρώνονται οι υιοθετηθείσες την 12η Δεκεμβρίου 2002 με τις αποφάσεις 1 και 2 της Διπλωματικής Διάσκεψης των Συμβαλλομένων Κυβερνήσεων της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα 1974 τροποποιήσεις στην Διεθνή Σύμβαση «περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση 1974, (ΠΑΑΖΕΘ - SOLAS '74)», που κυρώθηκε με τον Ν. 1045/1980 (Α΄ 95) και τροποποιήθηκε με τον Ν. 1159/1981 (Α΄ 143), το Π.Δ. 541/1984 (Α΄ 198), το Π.Δ. 126/1987 (Α΄ 70), το Π.Δ. 441/1989 (Α΄ 191), το Π.Δ. 131/1990 (Α΄ 52), το Π.Δ. 474/1991 (Α΄ 175), τον Ν. 2013/1992 (Α΄ 28), το Π.Δ. 418/1993 (Α΄ 177), το Π.Δ. 419/1993 (Α΄ 178), το Π.Δ. 41 / 1994 (Α΄ 31), τον Ν. 2208/ 1994 (Α΄ 71), το Π. Δ. 323/ 1994 (Α΄ 173), το Π.Δ. 136/1995 (Α΄ 84), το Π.Δ. 74/1996 (Α΄ 58), το Π.Δ. 192/1996 (Α΄ 157),το Π.Δ. 160/1997 (Α΄ 141) και το Π.Δ. 225/1999 (Α΄ 189).

2. Το κείμενο των τροποποιήσεων αυτών της Διεθνούς Συμβάσεως «Περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής εν Θαλάσση, 1974 (ΠΑΑΖΕΘ - SOLAS 74)», σε πρωτότυπο στην Αγγλική και σε μετάφραση στην Ελληνική γλώσσα, παρατίθεται ως ΜΕΡΟΣ Α΄ και ΜΕΡΟΣ Β' αντίστοιχα, στο παρόν διάταγμα.

3. Σε περίπτωση υπάρξεως διαφορών, μεταξύ του Αγγλικού και του Ελληνικού κειμένου των τροποποιήσεων οι οποίες κυρώνονται με το παρόν διάταγμα, κατισχύει το Αγγλικό.

ΜΕΡΟΣ Α'

ANNEX

ATTACHMENT 1 TO THE FINAL ACT OF THE CONFERENCE

RESOLUTION 1 OF THE CONFERENCE OF CONTRACTING GOVERNMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974 ADOPTED ON 12 DECEMBER 2002

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

THE CONFERENCE,

BEARING IN MIND the purposes and principles of the Charter of the United Nations concerning the maintenance of international peace and security and the promotion of friendly relations and co-operation among States,

DEEPLY CONCERNED about the world-wide escalation of acts of terrorism in all its forms, which endanger or take innocent human lives, jeopardize fundamental freedoms and seriously impair the dignity of human beings,

BEING AWARE of the importance and significance of shipping to the world trade and economy and, therefore, being determined to safeguard the worldwide supply chain against any breach resulting from terrorist attacks against ships, ports, offshore terminals or other facilities,

CONSIDERING that unlawful acts against shipping jeopardize the safety and security of persons and property, seriously affect the operation of maritime services and undermine the confidence of the peoples of the world in the safety of maritime navigation,

CONSIDERING that the occurrence of such acts is a matter of grave concern to the international community as a whole, while also recognizing the importance of the efficient and economic movement of world trade,

BEING CONVINCED of the urgent need to develop international co-operation between States in devising and adopting effective and practical measures, additional to those already adopted by the International Maritime Organization (hereinafter referred to as .the Organization.), to prevent and suppress unlawful acts directed against shipping in its broad sense,

RECALLING the United Nations Security Council resolution 1373(2001), adopted on 28 September 2001, requiring States to take measures to prevent and suppress terrorist acts, including calling on States to implement fully anti-terrorist conventions,

HAVING NOTED the Co-operative G8 Action on Transport Security (in particular, the Maritime Security section thereof), endorsed by the G8 Leaders during their Summit in Kananaskis, Alberta (Canada) in June 2002,

RECALLING article VIII(c) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (hereinafter referred to as .the Convention.), concerning the procedure for amending the Convention by a Conference of Contracting Governments,

NOTING resolution A.924 (22) entitled .Review of measures and procedures to prevent acts of terrorism which threaten the security of passengers and crew and the safety of ships, adopted by the Assembly of the Organization on 20 November 2001, which, *inter alia*:

(a) recognizes the need for the Organization to review, with the intent to revise, existing international legal and technical measures, and to consider appropriate new measures, to prevent and suppress terrorism against ships and to improve security aboard and ashore in order to reduce the risk to passengers, crew and post personnel on board ships and in port areas and to the vessels and their cargoes; and

(b) requests the Organization's Maritime Safety Committee, the Legal Committee and the Facilitation Committee under the direction of the Council to undertake, on a high priority basis, a review to ascertain whether there is a need to update the instruments referred to in the preambular paragraphs of the aforesaid resolution and any other relevant IMO instrument under their scope and/or to adopt other security measures and, in the light of such a review, to take action as appropriate;

HAVING IDENTIFIED resolution A.584 (14) entitled .Measures to prevent unlawful acts which threaten the safety of ships and the security of their passengers and crew., MSC/Circ.443 on. Measures to prevent unlawful acts against passengers and crew on board ships and MSC/Circ.754 on .Passenger ferry security among the IMO instruments relevant to the scope of resolution A.924(22),

RECALLING resolution 5 entitled .Future amendments to chapter XI of the 1974 SOLAS Convention on special measures to enhance maritime safety, adopted by the 1994 Conference of Contracting Government to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974,

HAVING CONSIDERED amendments to the Annex of the Convention proposed and circulated to all Members of the Organization and to all Contracting Governments to the Convention,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(c)(ii) of the Convention, amendments to the Annex of the Convention, the text of which is given in the Annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the aforementioned amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2004, unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. INVITES Contracting Governments to the Convention to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the said amendments shall enter into force on 1 July 2004 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General of the Organization, in conformity with article VIII (b) (v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to all Members of the Organization, which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974 AS AMENDED

CHAPTER V
SAFETY OF NAVIGATION

Regulation 19 - Carriage requirements for shipborne navigational systems and equipment

1 The existing subparagraphs .4, .5 and .6 of paragraph 2.4.2 are replaced by the following:

«4 in the case of ships, other than passenger ships and tankers, of 300 gross tonnage and upwards but less than 50,000 gross tonnage, not later than the first safety equipment survey[1] after 1 July 2004 or by 31 December 2004, whichever occurs earlier; and»

2 The following new sentence is added at the end of the existing subparagraph .7 of paragraph 2.4:

«Ships fitted with AIS shall maintain AIS in operation at all times except where international agreements, rules or standards provide for the protection of navigational information».

CHAPTER XI

SPECIAL MEASURES TO ENHANCE MARITIME SAFETY

3 The existing chapter XI is renumbered as chapter XI-1.

Regulation 3 - Ship identification number

4 The following text is inserted after the title of the regulation:

«(Paragraphs 4 and 5 apply to all ships to which this regulation applies. For ships constructed before 1 July 2004, the requirements of paragraphs 4 and 5 shall be complied with not later than the first scheduled dry-docking of the ship after 1 July 2004)»

5 The existing paragraph 4 is deleted and the following new text is inserted:

«4 The ship's identification number shall be permanently marked:

.1 in a visible place either on the stern of the ship or on either side of the hull, amidships port and starboard, above the deepest assigned load line or either side of the superstructure, port and starboard or on the front of the superstructure or, in the case of passenger ships, on a horizontal surface visible from the air; and

---

[1] The first safety equipment survey means the first annual survey the first periodical survey or the first renewal survey for safety equipment, whichever is due first after 1 July 2004 and, in addition, in the case of ships under construction, the initial survey

.2 in an easily accessible place either on one of the end transverse bulkheads of the machinery spaces, as defined in regulation II-2/3.30, or on one of the hatchways or, in the case of tankers, in the pump-room or, in the case of ships with ro-ro spaces, as defined in regulation II-2/3.41, on one of the end transverse bulkheads of the ro-ro spaces.

5.1 The permanent marking shall be plainly visible, clear of any other markings on the hull and shall be painted in a contrasting colour.

5.2 The permanent marking referred to in paragraph 4.1 shall be not less than 200 mm in height. The permanent marking referred to in paragraph 4.2 shall not be less than 100 mm in height. The width of the marks shall be proportionate to the height.

5.3 The permanent marking may be made by raised lettering or by cutting it in or by centre punching it or by any other equivalent method of marking the ship identification number which ensures that the marking is not easily expunged.

5.4 On ships constructed of material other than steel or metal, the Administration shall approve the method of marking the ship identification number.»

6 The following new regulation 5 is added after the existing regulation 4:

Regulation 5

Continuous Synopsis Record

1 Every ship to which chapter I applies shall be issued with a Continuous Synopsis Record.

2.1 The Continuous Synopsis Record is intended to provide an on-board record of the history of the ship with respect to the information recorded therein.

2.2 For ships constructed before 1 July 2004, the Continuous Synopsis Record shall, at least, provide the history of the ship as from 1 July 2004.

3 The Continuous Synopsis Record shall be issued by the Administration to each ship that is entitled to fly its flag and it shall contain at least, the following information:

.1 the name of the State whose flag the ship is entitled to fly;

.2 the date on which the ship was registered with that State;

.3 the ship's identification number in accordance with regulation 3;

.4 the name of the ship;

.5 the port at which the ship is registered;

.6 the name of the registered owner(s) and their registered address(es);

.7 the name of the registered bareboat charterer(s) and their registered address(es), if applicable;

.8 the name of the Company, as defined in regulation IX/1, its registered address and the address(es) from where it carries out the safety management activities;

.9 the name of all classification society(ies) with which the ship is classed;

.10 the name of the Administration or of the Contracting Government or of the recognized organization which has issued the Document of Compliance (or the Interim Document of Compliance), specified in the ISM Code as defined in regulation IX/1, to the Company operating the ship and the name of the body which has carried out the audit on the basis of which the document was issued, if other than that issuing the document;

.11 the name of the Administration or of the Contracting Government or of the recognized organization that has issued the Safety Management Certificate (or the Interim Safety Management Certificate), specified in the ISM Code as defined in regulation IX/1, to the ship and the name of the body which has carried out the audit on the basis of which the certificate was issued, if other than that issuing the certificate;

.12 the name of the Administration or of the Contracting Government or of the recognized security organization that has issued the International Ship Security Certificate (or an Interim International Ship Security Certificate), specified in part A of the ISPS Code as defined in regulation XI-2/1, to the ship and the name of the body which has carried out the verification on the basis of which the certificate was issued, if other than that issuing the certificate; and

.13 the date on which the ship ceased to be registered with that State.

4.1 Any changes relating to the entries referred to in paragraphs 3.4 to 3.12 shall be recorded in the Continuous Synopsis Record so as to provide updated and current information together with the history of the changes.

4.2 In case of any changes relating to the entries referred to in paragraph 4.1, the Administration shall issue, as soon as is practically possible but not later than three months from the date of the change, to the ships entitled to fly its flag either a revised and updated version of the Continuous Synopsis Record or appropriate amendments thereto.

4.3 In case of any changes relating to the entries referred to in paragraph 4.1, the Administration, pending the issue of a revised and updated version of the Continuous Synopsis Record, shall authorise and require either the Company as defined in regulation IX/1 or the master of the ship to amend the Continuous Synopsis Record to reflect the changes. In such cases, after the Continuous Synopsis Record has been amended the Company shall, without delay, inform the Administration accordingly.

5.1 The Continuous Synopsis Record shall be in English, French or Spanish language. Additionally, a translation of the Continuous Synopsis Record into the official language or languages of the Administration may be provided.

5.2 The Continuous Synopsis Record shall be in the format developed by the Organization and shall be maintained in accordance with guidelines developed by the

Organization. Any previous entries in the Continuous Synopsis Record shall not be modified, deleted or, in any way, erased or defaced.

6 Whenever a ship is transferred to the flag of another State or the ship is sold to another owner (or is taken over by another bareboat charterer) or another Company assumes the responsibility for the operation of the ship, the Continuous Synopsis Record shall be left on board.

7 When a ship is to be transferred to the flag of another State, the Company shall notify the Administration of the name of the State under whose flag the ship is to be transferred so as to enable the Administration to forward to that State a copy of the Continuous Synopsis Record covering the period during which the ship was under their jurisdiction.

8 When a ship is transferred to the flag of another State the Government of which is a Contracting Government, the Contracting Government of the State whose flag the ship was flying hitherto shall transmit to the Administration as soon as possible after the transfer takes place a copy of the relevant Continuous Synopsis Record covering the period during which the ship was under their jurisdiction together with any Continuous Synopsis Records previous issued to the ship by other States.

9 When a ship is transferred to the flag of another State, the Administration shall append the previous Continuous Synopsis Records to the Continuous Synopsis Record the Administration will issue to the ship so to provide the continuous history record intended by this regulation.

10 The Continuous Synopsis Record shall be kept on board the ship and shall be available for inspection at all times..

7 The following new chapter XI-2 is inserted after the renumbered chapter XI-1:

CHAPTER XI-2

SPECIAL MEASURES TO ENHANCE MARITIME SECURITY

Regulation 1

Definitions

1 For the purpose of this chapter, unless expressly provided otherwise:

.1 *Bulk carrier* means a bulk carrier as defined in regulation IX/1.6.

.2 *Chemical tanker* means a chemical tanker as defined in regulation VII/8.2.

.3 *Gas carrier* means a gas carrier as defined in regulation VII/11.2.

.4 *High-speed craft* means a craft as defined in regulation X/1.2.

.5 *Mobile offshore drilling unit* means a mechanically propelled mobile offshore drilling unit, as defined in regulation IX/1, not on location.

.6 *Oil tanker* means an oil tanker as defined in regulation II-1/2.12.

.7 *Company* means a Company as defined in regulation IX/1.

.8 *Ship/port interface* means the interactions that occur when a ship is directly and immediately affected by actions involving the movement of persons, goods or the provisions of port services to or from the ship.

.9 *Port facility* is a location, as determined by the Contracting Government or by the Designated Authority, where the ship/port interface takes place.
This includes areas such as anchorages, waiting berths and approaches from seaward, as appropriate.

.10 *Ship to ship activity* means any activity not related to a port facility that involves the transfer of goods or persons from one ship to another.

.11 *Designated Authority* means the organization(s) or the administration(s) identified, within the Contracting Government, as responsible for ensuring the implementation of the provisions of this chapter pertaining to port facility security and ship/port interface, from the point of view of the port facility.

.12 *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code* means the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities consisting of Part A (the provisions of which shall be treated as mandatory) and part B (the provisions of which shall be treated as recommendatory), as adopted, on 12 December 2002, by resolution 2 of the Conference of Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as may be amended by the Organization, provided that:

.1 amendments to part A of the Code are adopted, brought into force and take effect in accordance with article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the Annex other than chapter I; and

.2 amendments to part B of the Code are adopted by the Maritime Safety Committee in accordance with its Rules of Procedure.

.13 *Security incident* means any suspicious act or circumstance threatening the security of a ship, including a mobile offshore drilling unit and a high speed craft, or of a port facility or of any ship/port interface or any ship to ship activity.

.14 *Security level* means the qualification of the degree of risk that a security incident will be attempted or will occur.

.15 *Declaration of security* means an agreement reached between a ship and either a port facility or another ship with which it interfaces specifying the security measures each will implement.

.16 *Recognized security organization* means an organization with appropriate expertise in security matters and with appropriate knowledge of ship and port operations authorized to carry out an

assessment, or a verification, or an approval or a certification activity, required by this chapter or by part A of the ISPS Code.

2 The term "ship", when used in regulations 3 to 13, includes mobile offshore drilling units and high-speed craft.

3 The term .all ships., when used in this chapter, means any ship to which this chapter applies.

4 The term .Contracting Government., when used in regulations 3, 4, 7, 10, 11, 12 and 13 includes a reference to the "Designated Authority".

Regulation 2

Application

1 This chapter applies to:

.1 the following types of ships engaged on international voyages:

.1.1 passenger ships, including high-speed passenger craft;

.1.2 cargo ships, including high-speed craft, of 500 gross tonnage and upwards; and

.1.3 mobile offshore drilling units; and

.2 port facilities serving such ships engaged on international voyages.

2 Notwithstanding the provisions of paragraph 1.2, Contracting Governments shall decide the extent of application of this chapter and of the relevant sections of part A of the ISPS Code to those port facilities within their territory which, although used primarily by ships not engaged on international voyages, are required, occasionally, to serve ships arriving or departing on an international voyage.

2.1 Contracting Governments shall base their decisions, under paragraph 2, on a port facility security assessment carried out in accordance with the provisions of part A of the ISPS Code.

2.2 Any decision which a Contracting Government makes, under paragraph 2, shall not compromise the level of security intended to be achieved by this chapter or by part A of the ISPS Code.

3 This chapter does not apply to warships, naval auxiliaries or other ships owned or operated by a Contracting Government and used only on Government non-commercial service.

4 Nothing in this chapter shall prejudice the rights or obligations of States under international law.

Regulation 3

Obligations of Contracting Governments with respect to security

1 Administrations shall set security levels and ensure the provision of security level information to ships entitled to fly their flag. When changes in security level occur, security level information shall be updated as the circumstance dictates.

2 Contracting Governments shall set security levels and ensure the provision of security level information to port facilities within their territory, and to ships prior to entering a port or whilst in a port within their territory. When changes in security level occur, security level information shall be updated as the circumstance dictates.

Regulation 4

Requirements for Companies and ships

1 Companies shall comply with the relevant requirements of this chapter and of part A of the ISPS Code, taking into account the guidance given in part B of the ISPS Code.

2 Ships shall comply with the relevant requirements of this chapter and of part A of the ISPS Code, taking into account the guidance given in part B of the ISPS Code, and such compliance shall be verified and certified as provided for in part A of the ISPS Code.

3 Prior to entering a port or whilst in a port within the territory of a Contracting Government, a ship shall comply with the requirements for the security level set by that Contracting Government, if such security level is higher than the security level set by the Administration for that ship.

4 Ships shall respond without undue delay to any change to a higher security level.

5 Where a ship is not in compliance with the requirements of this chapter or of part A of the ISPS Code, or cannot comply with the requirements of the security level set by the Administration or by another Contracting Government and applicable to that ship, then the ship shall notify the appropriate competent authority prior to conducting any ship/port interface or prior to entry into port, whichever occurs earlier.

Regulation 5

Specific responsibility of Companies

The Company shall ensure that the master has available on board, at all times, information through which officers duly authorised by a Contracting Government can establish:

.1 who is responsible for appointing the members of the crew or other persons currently employed or engaged on board the ship in any capacity on the business of that ship;

.2 who is responsible for deciding the employment of the ship; and

.3 in cases where the ship is employed under the terms of charter party(ies), who are the parties to such charter party(ies).

Regulation 6

Ship security alert system

1 All ships shall be provided with a ship security alert system, as follows:

.1 ships constructed on or after 1 July 2004;

.2 passenger ships, including high-speed passenger craft, constructed before 1 July 2004, not later than the first survey of the radio installation after 1 July 2004;

.3 oil tankers, chemical tankers, gas carriers, bulk carriers and cargo high speed craft, of 500 gross tonnage and upwards constructed before 1 July 2004, not later than the first survey of the radio installation after 1 July 2004; and

.4 other cargo ships of 500 gross tonnage and upward and mobile offshore drilling units constructed before 1 July 2004, not later than the first survey of the radio installation after 1 July 2006.

2 The ship security alert system, when activated, shall:

.1 initiate and transmit a ship-to-shore security alert to a competent authority designated by the Administration, which in these circumstances may include the Company, identifying the ship, its location and indicating that the security of the ship is under threat or it has been compromised;

.2 not send the ship security alert to any other ships;

.3 not raise any alarm on-board the ship; and

.4 continue the ship security alert until deactivated and/or reset.

3 The ship security alert system shall:

.1 be capable of being activated from the navigation bridge and in at least one other location; and

.2 conform to performance standards not inferior to those adopted by the Organization.

4 The ship security alert system activation points shall be designed so as to prevent the inadvertent initiation of the ship security alert.

5 The requirement for a ship security alert system may be complied with by using the radio installation fitted for compliance with the requirements of chapter IV, provided all requirements of this regulation are complied with.

6 When an Administration receives notification of a ship security alert, that Administration shall immediately notify the State(s) in the vicinity of which the ship is presently operating.

7 When a Contracting Government receives notification of a ship security alert from a ship which is not entitled to fly its flag, that Contracting Government shall immediately notify the relevant Administration and, if appropriate, the State(s) in the vicinity of which the ship is presently operating.

Regulation 7

Threats to ships

1 Contracting Governments shall set security levels and ensure the provision of security level information to ships operating in their territorial sea or having communicated an intention to enter their territorial sea.

2 Contracting Governments shall provide a point of contact through which such ships can request advice or assistance and to which such ships can report any security concerns about other ships, movements or communications.

3 Where a risk of attack has been identified, the Contracting Government concerned shall advise the ships concerned and their Administrations of:

.1 the current security level;

.2 any security measures that should be put in place by the ships concerned to protect themselves from attack, in accordance with the provisions of part A of the ISPS Code; and

.3 security measures that the coastal State has decided to put in place, as appropriate.

Regulation 8

Master's discretion for ship safety and security

1 The master shall not be constrained by the Company, the charterer or any other person from taking or executing any decision which, in the professional judgement of the master, is necessary to maintain the safety and security of the ship. This includes denial of access to persons (except those identified as duly authorized by a Contracting Government) or their effects and refusal to load cargo, including containers or other closed cargo transport units.

2 If, in the professional judgement of the master, a conflict between any safety and security requirements applicable to the ship arises during its operations, the master shall give effect to those requirements necessary to maintain the safety of the ship. In such cases, the master may implement temporary security measures and shall forthwith inform the Administration and, if appropriate, the Contracting Government in whose port the ship is operating or intends to enter. Any such temporary security measures under this regulation shall, to the highest possible degree, be commensurate with the prevailing security level. When such cases are identified, the Administration shall ensure that such conflicts are resolved and that the possibility of recurrence is minimised.

Regulation 9

Control and compliance measures

1 Control of ships in port

1.1 For the purpose of this chapter, every ship to which this chapter applies is subject to control when in a port of another Contracting Government by officers duly authorised by that Government, who may be the same as those carrying out the functions of regulation I/19. Such control shall be limited to verifying that there is onboard a valid International Ship Security Certificate or a valid Interim International Ships Security Certificate issued under the provisions of part A of the ISPS Code (Certificate), which if valid shall be accepted, unless there are clear grounds for believing that the ship is not in compliance with the requirements of this chapter or part A of the ISPS Code.

1.2 When there are such clear grounds, or where no valid Certificate is produced when required, the officers duly authorized by the Contracting Government shall impose any one or more control measures in relation to that ship as provided in paragraph 1.3.
Any such measures imposed must be proportionate, taking into account the guidance given in part B of the ISPS Code.

1.3 Such control measures are as follows: inspection of the ship, delaying the ship, detention of the ship, restriction of operations including movement within the port, or expulsion of the ship from port. Such control measures may additionally or alternatively include other lesser administrative or corrective measures.

2 Ships intending to enter a port of another Contracting Government

2.1 For the purpose of this chapter, a Contracting Government may require that ships intending to enter its ports provide the following information to officers duly authorized by that Government to ensure compliance with this chapter prior to entry into port with the aim of avoiding the need to impose control measures or steps:
.1 that the ship possesses a valid Certificate and the name of its issuing authority;

.2 the security level at which the ship is currently operating;

.3 the security level at which the ship operated in any previous port where it has conducted a ship/port interface within the timeframe specified in paragraph 2.3;

.4 any special or additional security measures that were taken by the ship in any previous port where it has conducted a ship/port interface within the timeframe specified in paragraph 2.3;

.5 that the appropriate ship security procedures were maintained during any ship to ship activity within the timeframe specified in paragraph 2.3; or

.6 other practical security related information (but not details of the ship security plan), taking into account the guidance given in part B of the ISPS Code.

If requested by the Contracting Government, the ship or the Company shall provide confirmation, acceptable to that Contracting Government, of the information required above.

2.2 Every ship to which this chapter applies intending to enter the port of another Contracting Government shall provide the information described in paragraph 2.1 on the request of the officers duly authorized by that Government. The master may decline to provide such information on the understanding that failure to do so may result in denial of entry into port.

2.3 The ship shall keep records of the information referred to in paragraph 2.1 for the last 10 calls at port facilities.

2.4 If, after receipt of the information described in paragraph 2.1, officers duly authorised by the Contracting Government of the port in which the ship intends to enter have clear grounds for believing that the ship is in non-compliance with the requirements of this chapter or part A of the ISPS Code, such officers shall attempt to establish communication with and between the ship and the Administration in order to rectify the non-compliance. If such communication does not result in rectification, or if such officers have clear grounds otherwise for believing that the ship is in non-compliance with the requirements of this chapter or part A of the ISPS Code, such officers may take steps in relation to that ship as provided in paragraph 2.5. Any such steps taken must be proportionate, taking into account the guidance given in part B of the ISPS Code.

2.5 Such steps are as follows:

.1 a requirement for the rectification of the non-compliance;

.2 a requirement that the ship proceed to a location specified in the territorial sea or internal waters of that Contracting Government;

.3 inspection of the ship, if the ship is in the territorial sea of the Contracting Government the port of which the ship intends to enter; or

.4 denial of entry into port.

Prior to initiating any such steps, the ship shall be informed by the Contracting Government of its intentions. Upon this information the master may withdraw the intention to enter that port. In such cases, this regulation shall not apply.

3 Additional provisions

3.1 In the event:

.1 of the imposition of a control measure, other than a lesser administrative or corrective measure, referred to in paragraph 1.3; or

.2 any of the steps referred to in paragraph 2.5 are taken,

an officer duly authorized by the Contracting Government shall forthwith inform in writing the Administration specifying which control measures have been imposed or steps taken and the reasons thereof. The Contracting Government imposing the control measures or steps shall also notify the recognized security organization, which issued the Certificate relating to the ship concerned and the Organization when any such control measures have been imposed or steps taken.

3.2 When entry into port is denied or the ship is expelled from port, the authorities of the port State should communicate the appropriate facts to the authorities of the State of the next appropriate ports of call, when known, and any other appropriate coastal States, taking into account guidelines to be developed by the Organization. Confidentiality and security of such notification shall be ensured.

3.3 Denial of entry into port, pursuant to paragraphs 2.4 and 2.5, or expulsion from port, pursuant to paragraphs 1.1 to 1.3, shall only be imposed where the officers duly authorized by the Contracting Government have clear grounds to believe that the ship poses an immediate threat to the security or safety of persons, or of ships or other property and there are no other appropriate means for removing that threat.

3.4 The control measures referred to in paragraph 1.3 and the steps referred to in paragraph 2.5 shall only be imposed, pursuant to this regulation, until the non-compliance giving rise to the control measures or steps has been corrected to the satisfaction of the Contracting Government, taking into account actions proposed by the ship or the Administration, if any.

3.5 When Contracting Governments exercise control under paragraph 1 or take steps under paragraph 2:

.1 all possible efforts shall be made to avoid a ship being unduly detained or delayed. If a ship is thereby unduly detained, or delayed, it shall be entitled to compensation for any loss or damage suffered; and

.2 necessary access to the ship shall not be prevented for emergency or humanitarian reasons and for security purposes.

Regulation 10

Requirements for port facilities

1 Port facilities shall comply with the relevant requirements of this chapter and part A of the ISPS Code, taking into account the guidance given in part B of the ISPS Code.

2 Contracting Governments with a port facility or port facilities within their territory, to which this regulation applies, shall ensure that:

.1 port facility security assessments are carried out, reviewed and approved in accordance with the provisions of part A of the ISPS Code; and

.2 port facility security plans are developed, reviewed, approved and implemented in accordance with the provisions of part A of the ISPS Code.

3 Contracting Governments shall designate and communicate the measures required to be addressed in a port facility security plan for the various security levels, including when the submission of a Declaration of Security will be required.

Regulation 11

Alternative security agreements

1 Contracting Governments may, when implementing this chapter and part A of the ISPS Code, conclude in writing bilateral or multilateral agreements with other Contracting Governments on alternative security arrangements covering short international voyages on fixed routes between port facilities located within their territories.

2 Any such agreement shall not compromise the level of security of other ships or of port facilities not covered by the agreement.

3 No ship covered by such an agreement shall conduct any ship-to-ship activities with any ship not covered by the agreement.

4 Such agreements shall be reviewed periodically, taking into account the experience gained as well as any changes in the particular circumstances or the assessed threats to the security of the ships, the port facilities or the routes covered by the agreement.

Regulation 12

Equivalent security arrangements

1 An Administration may allow a particular ship or a group of ships entitled to fly its flag to implement other security measures equivalent to those prescribed in this chapter or in part A of the ISPS Code, provided such security measures are at least as effective as those prescribed in this chapter or part A of the ISPS Code. The Administration, which allows such security measures, shall communicate to the Organization particulars thereof.

2 When implementing this chapter and part A of the ISPS Code, a Contracting Government may allow a particular port facility or a group of port facilities located within its territory, other than those covered by an agreement concluded under regulation 11, to implement security measures equivalent to those prescribed in this chapter or in Part A of the ISPS Code, provided such security measures are at least as effective as those prescribed in this chapter or part A of the ISPS Code. The Contracting Government, which allows such security measures, shall communicate to the Organization particulars thereof.

Regulation 13

Communication of information

1 Contracting Governments shall, not later than 1 July 2004, communicate to the Organization and shall make available for the information of Companies and ships:

.1 the names and contact details of their national authority or authorities responsible for ship and port facility security;

.2 the locations within their territory covered by the approved port facility security plans.

.3 the names and contact details of those who have been designated to be available at all times to receive and act upon the ship-to-shore security alerts, referred to in regulation 6.2.1;

.4 the names and contact details of those who have been designated to be available at all times to receive and act upon any communications from Contracting Governments exercising control and compliance measures, referred to in regulation 9.3.1; and

.5 the names and contact details of those who have been designated to be available at all times to provide advice or assistance to ships and to whom ships can report any security concerns, referred to in regulation 7.2;

and thereafter update such information as and when changes relating thereto occur. The Organization shall circulate such particulars to other Contracting Governments for the information of their officers.

2 Contracting Governments shall, not later than 1 July 2004, communicate to the Organization the names and contact details of any recognized security organizations authorized to act on their behalf together with details of the specific responsibility and conditions of authority delegated to such organizations. Such information shall be updated as and when changes relating thereto occur. The Organization shall circulate such particulars to other Contracting Governments for the information of their officers.

3 Contracting Governments shall, not later than 1 July 2004 communicate to the Organization a list showing the approved port facility security plans for the port facilities located within their territory together with the location or locations covered by each approved port facility security plan and the corresponding date of approval and thereafter shall further communicate when any of the following changes take place:

.1 changes in the location or locations covered by an approved port facility security plan are to be introduced or have been introduced. In such cases the information to be communicated shall indicate the changes in the location or locations covered by the plan and the date as of which such changes are to be introduced or were implemented;

.2 an approved port facility security plan, previously included in the list submitted to the Organization, is to be withdrawn or has been withdrawn.

In such cases, the information to be communicated shall indicate the date on which the withdrawal will take effect or was implemented. In these cases, the communication shall be made to the Organization as soon as is practically possible; and

.3 additions are to be made to the list of approved port facility security plans.
In such cases, the information to be communicated shall indicate the location or locations covered by the plan and the date of approval.

4 Contracting Governments shall, at five year intervals after 1 July 2004, communicate to the Organization a revised and updated list showing all the approved port facility security plans for the port facilities located within their territory together with the location or locations covered by each approved port facility security plan and the corresponding date of approval (and the date of approval of any amendments thereto) which will supersede and replace all information communicated to the Organization, pursuant to paragraph 3, during the preceding five years.

5 Contracting Governments shall communicate to the Organization information that an agreement under regulation 11 has been concluded. The information communicated shall include:

.1 the names of the Contracting Governments which have concluded the agreement;

.2 the port facilities and the fixed routes covered by the agreement;

.3 the periodicity of review of the agreement;

.4 the date of entry into force of the agreement; and

.5 information on any consultations which have taken place with other Contracting Governments;

and thereafter shall communicate, as soon as practically possible, to the Organization information when the agreement has been amended or has ended.

6 Any Contracting Government which allows, under the provisions of regulation 12, any equivalent security arrangements with respect to a ship entitled to fly its flag or with respect to a port facility located within its territory, shall communicate to the Organization particulars thereof.

7 The Organization shall make available the information communicated under paragraph 3 to other Contracting Governments upon request.

____

ANNEX 1

CONFERENCE RESOLUTION 2
(adopted on 12 December 2002)

ADOPTION OF THE INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS AND OF PORT FACILITIES

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (hereinafter referred to as .the Convention.), concerning special measures to enhance maritime safety and security,

CONSIDERING that the new chapter XI-2 of the Convention makes a reference to an International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code and requires that ships, companies and port facilities to comply with the relevant requirements of part A of the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code, as specified in part A of the ISPS Code,

BEING OF THE OPINION that the implementation by Contracting Governments of the said chapter will greatly contribute to the enhancement of maritime safety and security and safeguarding those on board and ashore,

HAVING CONSIDERED a draft of the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities prepared by the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization (hereinafter referred to as .the Organization.), at its seventy-fifth and seventy-sixth session, for consideration and adoption by the Conference,

1. ADOPTS the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities (hereinafter referred to as the Code.), the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. INVITES Contracting Governments to the Convention to note that the Code will take effect on 1 July 2004 upon entry into force of the new chapter XI-2 of the Convention;

3. REQUESTS the Maritime Safety Committee to keep the Code under review and amend it, as appropriate;

4. REQUESTS the Secretary-General of the Organization to transmit certified copies of the present resolution and the text of the Code contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to all Members of the Organization, which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS AND OF PORT FACILITIES

PREAMBLE

1 The Diplomatic Conference on Maritime Security held in London in December 2002 adopted new provisions in the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 and this Code* to enhance maritime security. These new requirements form the international framework through which ships and port facilities can co-operate to detect and deter acts which threaten security in the maritime transport sector.

2 Following the tragic events of 11th September 2001, the twenty-second session of the Assembly of the International Maritime Organization (the Organization), in November 2001, unanimously agreed to the development of new measures relating to the security of ships and of port facilities for adoption by a Conference of Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (known as the Diplomatic Conference on Maritime Security) in December 2002. Preparation for the Diplomatic Conference was entrusted to the Organization.s Maritime Safety Committee (MSC) on the basis of submissions made by Member States, intergovernmental organizations and non-governmental organizations in consultative status with the Organization.

3 The MSC, at its first extraordinary session, held also in November 2001, in order to accelerate the development and the adoption of the appropriate security measures established an MSC Intersessional Working Group on Maritime Security. The first meeting of the MSC Intersessional Working Group on Maritime Security was held in February 2002 and the outcome of its discussions was reported to, and considered by, the seventy-fifth session of the MSC in March 2002, when an *ad hoc* Working Group was established to further develop the proposals made. The seventy-fifth session of the MSC considered the report of that Working Group and recommended that work should be taken forward through a further MSC Intersessional Working Group, which was held in September 2002. The seventy-sixth session of the MSC considered the outcome of the September 2002 session of the MSC Intersessional Working Group and the further work undertaken by the MSC Working Group held in conjunction with the Committee's seventy-sixth session in December 2002, immediately prior to the Diplomatic Conference and agreed the final version of the proposed texts to be considered by the Diplomatic Conference.

4 The Diplomatic Conference (9 to 13 December 2002) also adopted amendments to the existing provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS 74) accelerating the implementation of the requirement to fit Automatic Identification Systems and adopted new Regulations in Chapter XI-1 of SOLAS 74 covering marking of the Ship's Identification Number and the carriage of a Continuous Synopsis Record. The Diplomatic Conference also adopted a number of Conference Resolutions including those covering implementation and revision of this Code, Technical Co-operation, and co-operative work with the International Labour Organization and World Customs Organization. It was recognized that review and amendment of certain of the new provisions regarding maritime security may be required on completion of the work of these two Organizations.

---

*The complete name of this Code is the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities. The abbreviated name of this Code, as referred to in regulation XI-2/1 of SOLAS 74 as amended, is the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code or, in short, the ISPS Code.

5 The provision of Chapter XI-2 of SOLAS 74 and this Code apply to ships and to port facilities. The extension of SOLAS 74 to cover port facilities was agreed on the basis that SOLAS 74 offered the speediest means of ensuring the necessary security measures entered into force and given effect quickly. However, it was further agreed that the provisions relating to port facilities should relate solely to the ship/port interface. The wider issue of the security of port areas will be the subject of further joint work between the International Maritime Organization and the International Labour Organization. It was also agreed that the provisions should not extend to the actual response to attacks or to any necessary clear-up activities after such an attack.

6 In drafting the provision care has been taken to ensure compatibility with the provisions of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping and Certification for Seafarers, 1978, as amended, the International Safety Management (ISM) Code and the harmonised system of survey and certification.

7 The provisions represent a significant change in the approach of the international maritime industries to the issue of security in the maritime transport sector. It is recognized that they may place a significant additional burden on certain Contracting Governments. The importance of Technical Co-operation to assist Contracting Governments implement the provisions is fully recognized.

8 Implementation of the provisions will require continuing effective co-operation and understanding between all those involved with, or using, ships and port facilities including ship's personnel, port personnel, passengers, cargo interests, ship and port management and those in National and Local Authorities with security responsibilities. Existing practices and procedures will have to be reviewed and changed if they do not provide an adequate level of security. In the interests of enhanced maritime security additional responsibilities will have to be carried by the shipping and port industries and by National and Local Authorities.

9 The guidance given in part B of this Code should be taken into account when implementing the security provisions set out in Chapter XI-2 of SOLAS 74 and in part A of this Code. However, it is recognized that the extent to which the guidance applies may vary depending on the nature of the port facility and of the ship, its trade and/or cargo.

10 Nothing in this Code shall be interpreted or applied in a manner inconsistent with the proper respect of fundamental rights and freedoms as set out in international instruments, particularly those relating to maritime workers and refugees including the International Labour Organization Declaration of Fundamental Principles and Rights at Work as well as international standards concerning maritime and port workers.

11 Recognizing that the Convention on the Facilitation of Maritime Traffic, 1965, as amended, provides that foreign crew members shall be allowed ashore by the public authorities while the ship on which they arrive is in port, provided that the formalities on arrival of the ship have been fulfilled and the public authorities have no reason to refuse permission to come ashore for reasons of public health, public safety or public order, Contracting Governments when approving ship and port facility security plans should pay due cognisance to the fact that ship's personnel live and work on the vessel and need shore leave and access to shore based seafarer welfare facilities, including medical care.

PART A

MANDATORY REQUIREMENTS REGARDING THE PROVISIONS OF CHAPTER XI-2 OF THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

1 GENERAL

1.1 Introduction

This part of the International Code for the Security of Ships and Port Facilities contains mandatory provisions to which reference is made in chapter XI-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as amended.

1.2 Objectives

The objectives of this Code are:

.1 to establish an international framework involving co-operation between Contracting Governments, Government agencies, local administrations and the shipping and port industries to detect security threats and take preventive measures against security incidents affecting ships or port facilities used in international trade;

.2 to establish the respective roles and responsibilities of the Contracting Governments, Government agencies, local administrations and the shipping and port industries, at the national and international level for ensuring maritime security;

.3 to ensure the early and efficient collection and exchange of security-related information;

.4 to provide a methodology for security assessments so as to have in place plans and procedures to react to changing security levels; and

.5 to ensure confidence that adequate and proportionate maritime security measures are in place.

1.3 Functional requirements

In order to achieve its objectives, this Code embodies a number of functional requirements.
These include, but are not limited to:

.1 gathering and assessing information with respect to security threats and exchanging such information with appropriate Contracting Governments;

.2 requiring the maintenance of communication protocols for ships and port facilities;

.3 preventing unauthorized access to ships, port facilities and their restricted areas;

.4 preventing the introduction of unauthorized weapons, incendiary devices or explosives to ships or port facilities;

.5 providing means for raising the alarm in reaction to security threats or security incidents;

.6 requiring ship and port facility security plans based upon security assessments; and

.7 requiring training, drills and exercises to ensure familiarity with security plans and procedures.

2 DEFINITIONS

2.1 For the purpose of this part, unless expressly provided otherwise:

.1 *Convention* means the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as amended.

.2 *Regulation* means a regulation of the Convention.

.3 *Chapter* means a chapter of the Convention.

.4 *Ship security plan* means a plan developed to ensure the application of measures on board the ship designed to protect persons on board, cargo, cargo transport units, ship.s stores or the ship from the risks of a security incident.

.5 *Port facility security plan* means a plan developed to ensure the application of measures designed to protect the port facility and ships, persons, cargo, cargo transport units and ship's stores within the port facility from the risks of a security incident.

.6 *Ship security officer* means the person on board the ship, accountable to the master, designated by the Company as responsible for the security of the ship, including implementation and maintenance of the ship security plan and for liaison with the company security officer and port facility security officers.

.7 *Company security officer* means the person designated by the Company for ensuring that a ship security assessment is carried out; that a ship security plan is developed, submitted for approval, and thereafter implemented and maintained and for liaison with port facility security officers and the ship security officer.

.8 *Port facility security officer* means the person designated as responsible for the development, implementation, revision and maintenance of the port facility security plan and for liaison with the ship security officers and company security officers.

.9 *Security level 1* means the level for which minimum appropriate protective security measures shall be maintained at all times.

.10 *Security level 2* means the level for which appropriate additional protective security measures shall be maintained for a period of time as a result of heightened risk of a security incident.

.11 *Security level 3* means the level for which further specific protective security measures shall be maintained for a limited period of time when a security incident is probable or imminent, although it may not be possible to identify the specific target.

2.2 The term .ship., when used in this Code, includes mobile offshore drilling units and high-speed craft as defined in regulation XI-2/1.

2.3 *The* term .Contracting Government. in connection with any reference to a port facility, when used in sections 14 to 18, includes a reference to the .Designated Authority..

2.4 Terms not otherwise defined in this part shall have the same meaning as the meaning attributed to them in chapters I and XI-2.

3 APPLICATION

3.1 This Code applies to:

.1 the following types of ships engaged on international voyages:

.1 passenger ships, including high-speed passenger craft;

.2 cargo ships, including high-speed craft, of 500 gross tonnage and upwards; and

.3 mobile offshore drilling units; and

.2 port facilities serving such ships engaged on international voyages.

3.2 Notwithstanding the provisions of section 3.1.2, Contracting Governments shall decide the extent of application of this Part of the Code to those port facilities within their territory which, although used primarily by ships not engaged on international voyages, are required, occasionally, to serve ships arriving or departing on an international voyage.

3.2.1 Contracting Governments shall base their decisions, under section 3.2, on a port facility security assessment carried out in accordance with this Part of the Code.

3.2.2 Any decision which a Contracting Government makes, under section 3.2, shall not compromise the level of security intended to be achieved by chapter XI-2 or by this Part of the Code.

3.3 This Code does not apply to warships, naval auxiliaries or other ships owned or operated by a Contracting Government and used only on Government non-commercial service.

3.4 Sections 5 to 13 and 19 of this part apply to Companies and ships as specified in regulation XI-2/4.

3.5 Sections 5 and 14 to 18 of this part apply to port facilities as specified in regulation XI-2/10.

3.6 Nothing in this Code shall prejudice the rights or obligations of States under international law.

4 RESPONSIBILITIES OF CONTRACTING GOVERNMENTS

4.1 Subject to the provisions of regulation XI-2/3 and XI-2/7, Contracting Governments shall set security levels and provide guidance for protection from security incidents. Higher security levels indicate greater likelihood of occurrence of a security incident. Factors to be considered in setting the appropriate security level include:

.1 the degree that the threat information is credible;

.2 the degree that the threat information is corroborated;

.3 the degree that the threat information is specific or imminent; and

.4 the potential consequences of such a security incident.

4.2 Contracting Governments, when they set security level 3, shall issue, as necessary, appropriate instructions and shall provide security related information to the ships and port facilities that may be affected.

4.3 Contracting Governments may delegate to a recognized security organization certain of their security related duties under chapter XI-2 and this Part of the Code with the exception of:

.1 setting of the applicable security level;

.2 approving a Port Facility Security Assessment and subsequent amendments to an approved assessment;

.3 determining the port facilities which will be required to designate a Port Facility Security Officer;

.4 approving a Port Facility Security Plan and subsequent amendments to an approved plan;

.5 exercising control and compliance measures pursuant to regulation XI-2/9; and

.6 establishing the requirements for a Declaration of Security.

4.4 Contracting Governments shall, to the extent they consider appropriate, test the effectiveness of the Ship or the Port Facility Security Plans, or of amendments to such plans, they have approved, or, in the case of ships, of plans which have been approved on their behalf.

5 DECLARATION OF SECURITY

5.1 Contracting Governments shall determine when a Declaration of Security is required by assessing the risk the ship/port interface or ship to ship activity poses to persons, property or the environment.

5.2 A ship can request completion of a Declaration of Security when:

.1 the ship is operating at a higher security level than the port facility or another ship it is interfacing with;

.2 there is an agreement on a Declaration of Security between Contracting Governments covering certain international voyages or specific ships on those voyages;

.3 there has been a security threat or a security incident involving the ship or involving the port facility, as applicable;

.4 the ship is at a port which is not required to have and implement an approved port facility security plan; or

.5 the ship is conducting ship to ship activities with another ship not required to have and implement an approved ship security plan.

5.3 Requests for the completion of a Declaration of Security, under this section, shall be acknowledged by the applicable port facility or ship.

5.4 The Declaration of Security shall be completed by:

.1 the master or the ship security officer on behalf of the ship(s); and, if appropriate,

.2 the port facility security officer or, if the Contracting Government determines otherwise, by any other body responsible for shore-side security, on behalf of the port facility.

5.5 The Declaration of Security shall address the security requirements that could be shared between a port facility and a ship (or between ships) and shall state the responsibility for each.

5.6 Contracting Governments shall specify, bearing in mind the provisions of regulation XI-2/9.2.3, the minimum period for which Declarations of Security shall be kept by the port facilities located within their territory.

5.7 Administrations shall specify, bearing in mind the provisions of regulation XI-2/9.2.3, the minimum period for which Declarations of Security shall be kept by ships entitled to fly their flag.

6 OBLIGATIONS OF THE COMPANY

6.1 The Company shall ensure that the ship security plan contains a clear statement emphasizing the master's authority. The Company shall establish in the ship security plan that the master has the overriding authority and responsibility to make decisions with respect to the safety and security of the ship and to request the assistance of the Company or of any Contracting Government as may be necessary.

6.2 The Company shall ensure that the company security officer, the master and the ship security officer are given the necessary support to fulfil their duties and responsibilities in accordance with chapter XI-2 and this Part of the Code.

7 SHIP SECURITY

7.1 A ship is required to act upon the security levels set by Contracting Governments as set out below.

7.2 At security level 1, the following activities shall be carried out, through appropriate measures, on all ships, taking into account the guidance given in part B of this Code, in order to identify and take preventive measures against security incidents:

.1 ensuring the performance of all ship security duties;

.2 controlling access to the ship;

.3 controlling the embarkation of persons and their effects;

.4 monitoring restricted areas to ensure that only authorized persons have access;

.5 monitoring of deck areas and areas surrounding the ship;

.6 supervising the handling of cargo and ship's stores; and

.7 ensuring that security communication is readily available.

7.3 At security level 2, the additional protective measures, specified in the ship security plan, shall be implemented for each activity detailed in section 7.2, taking into account the guidance given in part B of this Code.

7.4 At security level 3, further specific protective measures, specified in the ship security plan, shall be implemented for each activity detailed in section 7.2, taking into account the guidance given in part B of this Code.

7.5 Whenever security level 2 or 3 is set by the Administration, the ship shall acknowledge receipt of the instructions on change of the security level.

7.6 Prior to entering a port or whilst in a port within the territory of a Contracting Government that has set security level 2 or 3, the ship shall acknowledge receipt of this instruction and shall confirm to the port facility security officer the initiation of the implementation of the appropriate measures and procedures as detailed in the ship security plan, and in the case of security level 3, in instructions issued by the Contracting Government which has set security level 3. The ship shall report any difficulties in implementation. In such cases, the port facility security officer and ship security officer shall liaise and co-ordinate the appropriate actions.

7.7 If a ship is required by the Administration to set, or is already at, a higher security level than that set for the port it intends to enter or in which it is already located, then the ship shall advise, without delay, the competent authority of the Contracting Government within whose territory the port facility is located and the port facility security officer of the situation.

7.7.1 In such cases, the ship security officer shall liaise with the port facility security officer and co-ordinate appropriate actions, if necessary.

7.8 An Administration requiring ships entitled to fly its flag to set security level 2 or 3 in a port of another Contracting Government shall inform that Contracting Government without delay.

7.9 When Contracting Governments set security levels and ensure the provision of security level information to ships operating in their territorial sea, or having communicated an intention to enter their territorial sea, such ships shall be advised to maintain vigilance and report immediately to their Administration and any nearby coastal States any information that comes to their attention that might affect maritime security in the area.

7.9.1 When advising such ships of the applicable security level, a Contracting Government shall, taking into account the guidance given in the part B of this Code, also advise those ships of any security measure that they should take and, if appropriate, of measures that have been taken by the Contracting Government to provide protection against the threat.

8 SHIP SECURITY ASSESSMENT

8.1 The ship security assessment is an essential and integral part of the process of developing and updating the ship security plan.

8.2 The company security officer shall ensure that the ship security assessment is carried out by persons with appropriate skills to evaluate the security of a ship, in accordance with this section, taking into account the guidance given in part B of this Code.

8.3 Subject to the provisions of section 9.2.1, a recognized security organization may carry out the ship security assessment of a specific ship.

8.4 The ship security assessment shall include an on-scene security survey and, at least, the following elements:

.1 identification of existing security measures, procedures and operations;

.2 identification and evaluation of key ship board operations that it is important to protect;

.3 identification of possible threats to the key ship board operations and the likelihood of their occurrence, in order to establish and prioritise security measures; and

.4 identification of weaknesses, including human factors in the infrastructure, policies and procedures.

8.5 The ship security assessment shall be documented, reviewed, accepted and retained by the Company.

9 SHIP SECURITY PLAN

9.1 Each ship shall carry on board a ship security plan approved by the Administration. The plan shall make provisions for the three security levels as defined in this Part of the Code.

9.1.1 Subject to the provisions of section 9.2.1, a recognized security organization may prepare the ship security plan for a specific ship.

9.2 The Administration may entrust the review and approval of ship security plans, or of amendments to a previously approved plan, to recognized security organizations.

9.2.1 In such cases the recognized security organization, undertaking the review and approval of a ship security plan, or its amendments, for a specific ship shall not have been involved in either the preparation of the ship security assessment or of the ship security plan, or of the amendments, under review.

9.3 The submission of a ship security plan, or of amendments to a previously approved plan, for approval shall be accompanied by the security assessment on the basis of which the plan, or the amendments, have been developed.

9.4 Such a plan shall be developed, taking into account the guidance given in part B of this Code and shall be written in the working language or languages of the ship. If the language or languages used is not English, French or Spanish, a translation into one of these languages shall be included. The plan shall address, at least, the following:

.1 measures designed to prevent weapons, dangerous substances and devices intended for use against persons, ships or ports and the carriage of which is not authorized from being taken on board the ship;

.2 identification of the restricted areas and measures for the prevention of unauthorized access to them;

.3 measures for the prevention of unauthorized access to the ship;

.4 procedures for responding to security threats or breaches of security, including provisions for maintaining critical operations of the ship or ship/port interface;

.5 procedures for responding to any security instructions Contracting Governments may give at security level 3;

.6 procedures for evacuation in case of security threats or breaches of security;

.7 duties of shipboard personnel assigned security responsibilities and of other shipboard personnel on security aspects;

.8 procedures for auditing the security activities;

.9 procedures for training, drills and exercises associated with the plan;

.10 procedures for interfacing with port facility security activities;

.11 procedures for the periodic review of the plan and for updating;

.12 procedures for reporting security incidents;

.13 identification of the ship security officer;

.14 identification of the company security officer including 24-hour contact details;

.15 procedures to ensure the inspection, testing, calibration, and maintenance of any security equipment provided on board;

.16 frequency for testing or calibration of any security equipment provided on board;

.17 identification of the locations where the ship security alert system activation points are provided*; and

.18 procedures, instructions and guidance on the use of the ship security alert system, including the testing, activation, deactivation and resetting and to limit false alerts.*

9.4.1 Personnel conducting internal audits of the security activities specified in the plan or evaluating its implementation shall be independent of the activities being audited unless this is impracticable due to the size and the nature of the Company or of the ship.

9.5 The Administration shall determine which changes to an approved ship security plan or to any security equipment specified in an approved plan shall not be implemented unless the relevant amendments to the plan are approved by the Administration. Any such changes shall be at least as effective as those measures prescribed in chapter XI-2 and this Part of the Code.

9.5.1 The nature of the changes to the ship security plan or the security equipment that have been specifically approved by the Administration, pursuant to section 9.5, shall be documented in a manner that clearly indicates such approval. This approval shall be available on board and shall be presented together with the International Ship Security Certificate (or the Interim International Ship Security Certificate). If these changes are temporary, once the original approved measures or equipment are reinstated, this documentation no longer needs to be retained by the ship.

9.6 The plan may be kept in an electronic format. In such a case, it shall be protected by procedures aimed at preventing its unauthorized deletion, destruction or amendment.

9.7 The plan shall be protected from unauthorized access or disclosure.

9.8 Ship security plans are not subject to inspection by officers duly authorized by a Contracting Government to carry out control and compliance measures in accordance with regulation XI-2/9, save in circumstances specified in section 9.8.1.

9.8.1 If the officers duly authorized by a Contracting Government have clear grounds to believe that the ship is not in compliance with the requirements of chapter XI-2 or part A of this Code, and the only means to verify or rectify the non-compliance is to review the relevant requirements of the ship security plan, limited access to the specific sections of the plan relating to the non-compliance is exceptionally allowed, but only with the consent of the Contracting Government of, or the master of, the ship concerned. Nevertheless, the provisions in the plan relating to section 9.4 subsections .2, .4, .5, .7, .15, .17 and .18 of this Part of the Code are considered as confidential information, and cannot be subject to inspection unless otherwise agreed by the Contracting Governments concerned.

---

* Administrations may allow, in order to avoid compromising in any way the objective of providing on board the ship security alert system, this information to be kept elsewhere on board in a document known to the master, the ship security officer and other senior shipboard personnel as may be decided by the Company.

10 RECORDS

10.1 Records of the following activities addressed in the ship security plan shall be kept on board for at least the minimum period specified by the Administration, bearing in mind the provisions of regulation XI-2/9.2.3:

.1 training, drills and exercises;

.2 security threats and security incidents;

.3 breaches of security;

.4 changes in security level;

.5 communications relating to the direct security of the ship such as specific threats to the ship or to port facilities the ship is, or has been;

.6 internal audits and reviews of security activities;

.7 periodic review of the ship security assessment;

.8 periodic review of the ship security plan;

.9 implementation of any amendments to the plan; and

.10 maintenance, calibration and testing of any security equipment provided on board including testing of the ship security alert system.

10.2 The records shall be kept in the working language or languages of the ship. If the language or languages used are not English, French or Spanish, a translation into one of these languages shall be included.

10.3 The records may be kept in an electronic format. In such a case, they shall be protected by procedures aimed at preventing their unauthorized deletion, destruction or amendment.

10.4 The records shall be protected from unauthorized access or disclosure.

11 COMPANY SECURITY OFFICER

11.1 The Company shall designate a company security officer. A person designated as the company security officer may act as the company security officer for one or more ships, depending on the number or types of ships the Company operates provided it is clearly identified for which ships this person is responsible. A Company may, depending on the number or types of ships they operate designate several persons as company security officers provided it is clearly identified for which ships each person is responsible.

11.2 In addition to those specified elsewhere in this Part of the Code, the duties and responsibilities of the company security officer shall include, but are not limited to:

.1 advising the level of threats likely to be encountered by the ship, using appropriate security assessments and other relevant information;

.2 ensuring that ship security assessments are carried out;

.3 ensuring the development, the submission for approval, and thereafter the implementation and maintenance of the ship security plan;

.4 ensuring that the ship security plan is modified, as appropriate, to correct deficiencies and satisfy the security requirements of the individual ship;

.5 arranging for internal audits and reviews of security activities;

.6 arranging for the initial and subsequent verifications of the ship by the Administration or the recognized security organization;

.7 ensuring that deficiencies and non-conformities identified during internal audits, periodic reviews, security inspections and verifications of compliance are promptly addressed and dealt with;

.8 enhancing security awareness and vigilance;

.9 ensuring adequate training for personnel responsible for the security of the ship;

.10 ensuring effective communication and co-operation between the ship security officer and the relevant port facility security officers;

.11 ensuring consistency between security requirements and safety requirements;

.12 ensuring that, if sister-ship or fleet security plans are used, the plan for each ship reflects the ship-specific information accurately; and

.13 ensuring that any alternative or equivalent arrangements approved for a particular ship or group of ships are implemented and maintained.

12 SHIP SECURITY OFFICER

12.1 A ship security officer shall be designated on each ship.

12.2 In addition to those specified elsewhere in this Part of the Code, the duties and responsibilities of the ship security officer shall include, but are not limited to:

.1 undertaking regular security inspections of the ship to ensure that appropriate security measures are maintained;

.2 maintaining and supervising the implementation of the ship security plan, including any amendments to the plan;

.3 co-ordinating the security aspects of the handling of cargo and ship's stores with other shipboard personnel and with the relevant port facility security officers;

.4 proposing modifications to the ship security plan;

.5 reporting to the company security officer any deficiencies and non-conformities identified during internal audits, periodic reviews, security inspections and verifications of compliance and implementing any corrective actions;

.6 enhancing security awareness and vigilance on board;

.7 ensuring that adequate training has been provided to shipboard personnel, as appropriate;

.8 reporting all security incidents;

.9 co-ordinating implementation of the ship security plan with the company security officer and the relevant port facility security officer; and

.10 ensuring that security equipment is properly operated, tested, calibrated and maintained, if any.

13 TRAINING, DRILLS AND EXERCISES ON SHIP SECURITY

13.1 The company security officer and appropriate shore-based personnel shall have Knowledge and have received training, taking into account the guidance given in part B of this Code.

13.2 The ship security officer shall have knowledge and have received training, taking into account the guidance given in part B of this Code.

13.3 Shipboard personnel having specific security duties and responsibilities shall understand their responsibilities for ship security as described in the ship security plan and shall have sufficient knowledge and ability to perform their assigned duties, taking into account the guidance given in part B of this Code.

13.4 To ensure the effective implementation of the ship security plan, drills shall be carried out at appropriate intervals taking into account the ship type, ship personnel changes, port facilities to be visited and other relevant circumstances, taking into account the guidance given in part B of this Code.

13.5 The company security officer shall ensure the effective coordination and implementation of ship security plans by participating in exercises at appropriate intervals, taking into account the guidance given in part B of this Code.

14 PORT FACILITY SECURITY

14.1 A port facility is required to act upon the security levels set by the Contracting Government within whose territory it is located. Security measures and procedures shall be applied at the port facility in such a manner as to cause a minimum of interference with, or delay to, passengers, ship, ship's personnel and visitors, goods and services.

14.2 At security level 1, the following activities shall be carried out through appropriate measures in all port facilities, taking into account the guidance given in part B of this Code, in order to identify and take preventive measures against security incidents:

.1 ensuring the performance of all port facility security duties;

.2 controlling access to the port facility;

.3 monitoring of the port facility, including anchoring and berthing area(s);

.4 monitoring restricted areas to ensure that only authorized persons have access;

.5 supervising the handling of cargo;

.6 supervising the handling of ship's stores; and

.7 ensuring that security communication is readily available.

14.3 At security level 2, the additional protective measures, specified in the port facility security plan, shall be implemented for each activity detailed in section 14.2, taking into account the guidance given in part B of this Code.

14.4 At security level 3, further specific protective measures, specified in the port facility security plan, shall be implemented for each activity detailed in section 14.2, taking into account the guidance given in part B of this Code.

14.4.1 In addition, at security level 3, port facilities are required to respond to and implement any security instructions given by the Contracting Government within whose territory the port facility is located.

14.5 When a port facility security officer is advised that a ship encounters difficulties in complying with the requirements of chapter XI-2 or this part or in implementing the appropriate measures and procedures as detailed in the ship security plan, and in the case of security level 3 following any security instructions given by the Contracting Government within whose territory the port facility is located, the port facility security officer and ship security officer shall liase and co-ordinate appropriate actions.

14.6 When a port facility security officer is advised that a ship is at a security level, which is higher than that of the port facility, the port facility security officer shall report the matter to the competent authority and shall liase with the ship security officer and co-ordinate appropriate actions, if necessary.

15 PORT FACILITY SECURITY ASSESSMENT

15.1 The port facility security assessment is an essential and integral part of the process of developing and updating the port facility security plan.

15.2 The port facility security assessment shall be carried out by the Contracting Government within whose territory the port facility is located. A Contracting Government may authorise a recognized security organization to carry out the port facility security assessment of a specific port facility located within its territory.

15.2.1 When the port facility security assessment has been carried out by a recognized security organization, the security assessment shall be reviewed and approved for compliance with this section by the Contracting Government within whose territory the port facility is located.

15.3 The persons carrying out the assessment shall have appropriate skills to evaluate the security of the port facility in accordance with this section, taking into account the guidance given in part B of this Code.

15.4 The port facility security assessments shall periodically be reviewed and updated, taking account of changing threats and/or minor changes in the port facility and shall always be reviewed and updated when major changes to the port facility take place.

15.5 The port facility security assessment shall include, at least, the following elements:

.1 identification and evaluation of important assets and infrastructure it is important to protect;

.2 identification of possible threats to the assets and infrastructure and the likelihood of their occurrence, in order to establish and prioritize security measures;

.3 identification, selection and prioritization of counter measures and procedural changes and their level of effectiveness in reducing vulnerability; and

.4 identification of weaknesses, including human factors in the infrastructure, policies and procedures.

15.6 The Contracting Government **may** allow a port facility security assessment to cover more than one port facility if the operator, location, operation, equipment, and design of these port facilities are similar. Any Contracting Government, which allows such an arrangement, shall communicate to the Organization particulars thereof.

15.7 Upon completion of the port facility security assessment, a report shall be prepared, consisting of a summary of how the assessment was conducted, a description of each vulnerability found during the assessment and a description of counter measures that could be used to address each vulnerability. The report shall be protected from unauthorized access or disclosure.

16 PORT FACILITY SECURITY PLAN

16.1 A port facility security plan shall be developed and maintained, on the basis of a port facility security assessment, for each port facility, adequate for the ship/port interface. The plan shall make provisions for the three security levels, as defined in this Part of the Code.

16.1.1 Subject to the provisions of section 16.2, a recognized security organization may prepare the port facility security plan of a specific port facility.

16.2 The port facility security plan shall be approved by the Contracting Government in whose territory the port facility is located.

16.3 Such a plan shall be developed taking into account the guidance given in part B of this Code and shall be in the working language of the port facility. The plan shall address, at least, the following:

.1 measures designed to prevent weapons or any other dangerous substances and devices intended for use against persons, ships or ports and the carriage of which is not authorized, from being introduced into the port facility or on board a ship;

.2 measures designed to prevent unauthorized access to the port facility, to ships moored at the facility, and to restricted areas of the facility;

.3 procedures for responding to security threats or breaches of security, including provisions for maintaining critical operations of the port facility or ship/port interface;

.4 procedures for responding to any security instructions the Contracting Government, in whose territory the port facility is located, may give at security level 3;

.5 procedures for evacuation in case of security threats or breaches of security;

.6 duties of port facility personnel assigned security responsibilities and of other facility personnel on security aspects;

.7 procedures for interfacing with ship security activities;

.8 procedures for the periodic review of the plan and updating;

.9 procedures for reporting security incidents;

.10 identification of the port facility security officer including 24-hour contact details;

.11 measures to ensure the security of the information contained in the plan;

.12 measures designed to ensure effective security of cargo and the cargo handling equipment at the port facility;

.13 procedures for auditing the port facility security plan;

.14 procedures for responding in case the ship security alert system of a ship at the port facility has been activated; and

.15 procedures for facilitating shore leave for ship's personnel or personnel changes, as well as access of visitors to the ship including representatives of seafarers' welfare and labour organizations.

16.3.1 Personnel conducting internal audits of the security activities specified in the plan or evaluating its implementation shall be independent of the activities being audited unless this is impracticable due to the size and the nature of the port facility.

16.4 The port facility security plan may be combined with, or be part of, the port security plan or any other port emergency plan or plans.

16.5 The Contracting Government in whose territory the port facility is located shall determine which changes to the port facility security plan shall not be implemented unless the relevant amendments to the plan are approved by them.

16.6 The plan may be kept in an electronic format. In such a case, it shall be protected by procedures aimed at preventing its unauthorized deletion, destruction or amendment.

16.7 The plan shall be protected from unauthorized access or disclosure.

16.8 Contracting Governments may allow a port facility security plan to cover more than one port facility if the operator, location, operation, equipment, and design of these port facilities are similar. Any Contracting Government, which allows such an alternative arrangement, shall communicate to the Organization particulars thereof.

17 PORT FACILITY SECURITY OFFICER

17.1 A port facility security officer shall be designated for each port facility. A person may be designated as the port facility security officer for one or more port facilities.

17.2 In addition to those specified elsewhere in this Part of the Code, the duties and responsibilities of the port facility security officer shall include, but are not limited to:

.1 conducting an initial comprehensive security survey of the port facility taking into account the relevant port facility security assessment;

.2 ensuring the development and maintenance of the port facility security plan;

.3 implementing and exercising the port facility security plan;

.4 undertaking regular security inspections of the port facility to ensure the continuation of appropriate security measures;

.5 recommending and incorporating, as appropriate, modifications to the port facility security plan in order to correct deficiencies and to update the plan to take into account of relevant changes to the port facility;

.6 enhancing security awareness and vigilance of the port facility personnel;

.7 ensuring adequate training has been provided to personnel responsible for the security of the port facility;

.8 reporting to the relevant authorities and maintaining records of occurrences which threaten the security of the port facility;

.9 co-ordinating implementation of the port facility security plan with the appropriate Company and ship security officer(s);

.10 co-ordinating with security services, as appropriate;

.11 ensuring that standards for personnel responsible for security of the port facility are met;

.12 ensuring that security equipment is properly operated, tested, calibrated and maintained, if any; and

.13 assisting ship security officers in confirming the identity of those seeking to board the ship when requested.

17.3 The port facility security officer shall be given the necessary support to fulfil the duties and responsibilities imposed by chapter XI-2 and this Part of the Code.

18 TRAINING, DRILLS AND EXERCISES ON PORT FACILITY SECURITY

18.1 The port facility security officer and appropriate port facility security personnel shall have knowledge and have received training, taking into account the guidance given in part B of this Code.

18.2 Port facility personnel having specific security duties shall understand their duties and responsibilities for port facility security, as described in the port facility security plan and shall have sufficient knowledge and ability to perform their assigned duties, taking into account the guidance given in part B of this Code.

18.3 To ensure the effective implementation of the port facility security plan, drills shall be carried out at appropriate intervals taking into account the types of operation of the port facility, port facility personnel changes, the type of ship the port facility is serving and other relevant circumstances, taking into account guidance given in part B of this Code.

18.4 The port facility security officer shall ensure the effective coordination and implementation of the port facility security plan by participating in exercises at appropriate intervals, taking into account the guidance given in part B of this Code.

19 VERIFICATION AND CERTIFICATION FOR SHIPS

19.1 Verifications

19.1.1 Each ship to which this Part of the Code applies shall be subject to the verifications specified below:

.1 an initial verification before the ship is put in service or before the certificate required under section 19.2 is issued for the first time, which shall include a complete verification of its security system and any associated security equipment covered by the relevant provisions of chapter XI-2, this Part of the Code and the approved ship security plan. This verification shall ensure that the security system and any associated security equipment of the ship fully complies with the applicable requirements of chapter XI-2 and this Part of the Code, is in satisfactory condition and fit for the service for which the ship is intended;

.2 a renewal verification at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, except where section 19.3 is applicable. This verification shall ensure that the security system and any associated security equipment of the ship fully complies with the applicable requirements of chapter XI-2, this Part of the Code and the approved ship security plan, is in satisfactory condition and fit for the service for which the ship is intended;

.3 at least one intermediate verification. If only one intermediate verification is carried out it shall take place between the second and third anniversary date of the certificate as defined in regulation I/2(n). The intermediate verification shall include inspection of the security system and any associated security equipment of the ship to ensure that it remains satisfactory for the

service for which the ship is intended. Such intermediate verification shall be endorsed on the certificate;

.4 any additional verifications as determined by the Administration.

19.1.2 The verifications of ships shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the verifications to a recognized security organization referred to in regulation XI-2/1.

19.1.3 In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the verification and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

19.1.4 The security system and any associated security equipment of the ship after verification shall be maintained to conform with the provisions of regulations XI-2/4.2 and XI-2/6, this Part of the Code and the approved ship security plan. After any verification under section 19.1.1 has been completed, no changes shall be made in security system and in any associated security equipment or the approved ship security plan without the sanction of the Administration.

19.2 Issue or endorsement of certificate

19.2.1 An International Ship Security Certificate shall be issued after the initial or renewal verification in accordance with the provisions of section 19.1.

19.2.2 Such certificate shall be issued or endorsed either by the Administration or by a recognized security organization acting on behalf of the Administration.

19.2.3 Another Contracting Government may, at the request of the Administration, cause the ship to be verified and, if satisfied that the provisions of section 19.1.1 are complied with, shall issue or authorize the issue of an International Ship Security Certificate to the ship and, where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that certificate on the ship, in accordance with this Code.

19.2.3.1 A copy of the certificate and a copy of the verification report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

19.2.3.2 A certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as the certificate issued under section 19.2.2.

19.2.4 The International Ship Security Certificate shall be drawn up in a form corresponding to the model given in the appendix to this Code. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.

19.3 Duration and validity of certificate

19.3.1 An International Ship Security Certificate shall be issued for a period specified by the Administration which shall not exceed five years.

19.3.2 When the renewal verification is completed within three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal verification to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate.

19.3.2.1 When the renewal verification is completed after the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal certification to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate.

19.3.2.2 When the renewal verification is completed more than three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal verification to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal verification.

19.3.3 If a certificate is issued for a period of less than five years, the Administration may extend the validity of the certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in section 19.3.1, provided that the verifications referred to in section 19.1.1 applicable when a certificate is issued for a period of five years are carried out as appropriate.

19.3.4 If a renewal verification has been completed and a new certificate cannot be issued or placed on board the ship before the expiry date of the existing certificate, the Administration or recognized security organization acting on behalf of the Administration may endorse the existing certificate and such a certificate shall be accepted as valid for a further period which shall not exceed five months from the expiry date.

19.3.5 If a ship at the time when a certificate expires is not in a port in which it is to be verified, the Administration may extend the period of validity of the certificate but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be verified, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No certificate shall be extended for a period longer than three months, and the ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be verified, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new certificate. When the renewal verification is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the expiry date of the existing certificate before the extension was granted.

19.3.6 A certificate issued to a ship engaged on short voyages which has not been extended under the foregoing provisions of this section may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it. When the renewal verification is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

19.3.7 If an intermediate verification is completed before the period specified in section 19.1.1, then:

.1 the expiry date shown on the certificate shall be amended by endorsement to a date which shall not be more than three years later than the date on which the intermediate verification was completed;

.2 the expiry date may remain unchanged provided one or more additional verifications are carried out so that the maximum intervals between the verifications prescribed by section 19.1.1 are not exceeded.

19.3.8 A certificate issued under section 19.2 shall cease to be valid in any of the following cases:

.1 If the relevant verifications are not completed within the periods specified under section 19.1.1;

.2 if the certificate is not endorsed in accordance with section 19.1.1.3 and 19.3.7.1, if applicable;

.3 when a Company assumes the responsibility for the operation of a ship not previously operated by that Company; and

.4 upon transfer of the ship to the flag of another State.

19.3.9 In the case of:

.1 a transfer of a ship to the flag of another Contracting Government, the Contracting Government whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the receiving Administration copies of, or all information relating to, the International Ship Security Certificate carried by the ship before the transfer and copies of available verification reports, or

.2 a Company that assumes responsibility for the operation of a ship not previously operated by that Company, the previous Company shall as soon as possible, transmit to the receiving Company copies of any information related to the International Ship Security Certificate or to facilitate the verifications described in section 19.4.2.

19.4 Interim certification

19.4.1 The certificates specified in section 19.2 shall be issued only when the Administration issuing the certificate is fully satisfied that the ship complies with the requirements of section

19.1. However, after 1 July 2004, for the purposes of:

.1 a ship without a certificate, on delivery or prior to its entry or re-entry into service;

.2 transfer of a ship from the flag of a Contracting Government to the flag of another Contracting Government;

.3 transfer of a ship to the flag of a Contracting Government from a State which is not a Contracting Government; or

.4 when a Company assumes the responsibility for the operation of a ship not previously operated by that Company;

until the certificate referred to in section 19.2 is issued, the Administration may cause an Interim International Ship Security Certificate to be issued, in a form corresponding to the model given in the Appendix to this Part of the Code.

19.4.2 An Interim International Ship Security Certificate shall only be issued when the Administration or recognized security organization, on behalf of the Administration, has verified that:

.1 the ship security assessment required by this Part of the Code has been completed,

.2 a copy of the ship security plan meeting the requirements of chapter XI-2 and part A of this Code is provided on board, has been submitted for review and approval, and is being implemented on the ship;

.3 the ship is provided with a ship security alert system meeting the requirements of regulation XI-2/6, if required,

.4 the company security officer:

.1 has ensured:

.1 the review of the ship security plan for compliance with this Part of the Code,

.2 that the plan has been submitted for approval, and

.3 that the plan is being implemented on the ship, and

.2 has established the necessary arrangements, including arrangements for drills, exercises and internal audits, through which the company security officer is satisfied that the ship will successfully complete the required verification in accordance with section 19.1.1.1, within 6 months;

.5 arrangements have been made for carrying out the required verifications under section 19.1.1.1;

.6 the master, the ship's security officer and other ship's personnel with specific security duties are familiar with their duties and responsibilities as specified in this Part of the Code; and with the relevant provisions of the ship security plan placed on board; and have been provided such information in the working language of the ship's personnel or languages understood by them; and

.7 the ship security officer meets the requirements of this Part of the Code.

19.4.3 An Interim International Ship Security Certificate may be issued by the Administration or by a recognized security organization authorized to act on its behalf.

19.4.4 An Interim International Ship Security Certificate shall be valid for 6 months, or until the certificate required by section 19.2 is issued, whichever comes first, and may not be extended.

19.4.5 No Contracting Government shall cause a subsequent, consecutive Interim International Ship Security Certificate to be issued to a ship if, in the judgment of the Administration or the

recognized security organization, one of the purposes of the ship or a Company in requesting such certificate is to avoid full compliance with chapter XI-2 and this Part of the Code beyond the period of the initial interim certificate as specified in section 19.4.4.

19.4.6 For the purposes of regulation XI-2/9, Contracting Governments may, prior to accepting an Interim International Ship Security Certificate as a valid certificate, ensure that the requirements of sections 19.4.2.4 to 19.4.2.6 have been met.

APPENDIX TO PART A
APPENDIX 1
Form of the International Ship Security Certificate

INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE

(official seal) (State)

Certificate No.

Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS AND OF PORT FACILITIES (ISPS CODE)

Under the authority of the Government of______________________________________
(name of State)

by ____
(persons or organization authorized)

Name of ship: ——————————————————
Distinctive number or letters: ————————————
Port of registry: —————————————————
Type of ship: ——————————————————-
Gross tonnage: —————————————————
IMO Number: ——————————————————--
Name and address of the Company:_______________________

THIS IS TO CERTIFY:

1 that the security system and any associated security equipment of the ship has been verified in accordance with section 19.1 of part A of the ISPS Code;

2 that the verification showed that the security system and any associated security equipment of the ship is in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of chapter XI-2 of the Convention and part A of the ISPS Code;

3 that the ship is provided with an approved Ship Security Plan.

Date of initial / renewal verification on which this certificate is based ————

This Certificate is valid until ————————————————.

subject to verifications in accordance with section 19.1.1 of part A of the ISPS Code.

Issued at ————————————..
(place of issue of the Certificate)

Date of issue —————

____
(signature of the duly authorized official issuing the Certificate)

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR INTERMEDIATE VERIFICATION

THIS IS TO CERTIFY that at an intermediate verification required by section 19.1.1 of part A of the ISPS Code the ship was found to comply with the relevant provisions of chapter XI-2 of the Convention and part A of the ISPS Code.

Intermediate verification

Signed ——————
(Signature of authorized official)

Place ——————

Date ——————
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR ADDITIONAL VERIFICATIONS*

Additional verification

Signed ——————
(Signature of authorized official)

Place ——————

Date ——————
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Additional verification

Signed ——————
(Signature of authorized official)

Place ——————

Date ——————
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Additional verification

Signed ——————
(Signature of authorized official)

Place ——————

Date ——————
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* This part of the certificate shall be adapted by the Administration to indicate whether it has established additional verifications as provided for in section 19.1.1.4.

ADDITIONAL VERIFICATION IN ACCORDANCE WITH SECTION A/19.3.7.2 OF THE ISPS CODE

THIS IS TO CERTIFY that at an additional verification required by section 19.3.7.2 of part A of the ISPS Code the ship was found to comply with the relevant provisions of chapter XI-2 of the Convention and part A of the ISPS Code.

Signed ——————
(Signature of authorized official)

Place ——————

Date ——————

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID FOR LESS THAN 5 YEARS WHERE SECTION A/19.3.3 OF THE ISPS CODE APPLIES

The ship complies with the relevant provisions of part A of the ISPS Code, and the Certificate shall, in accordance with section 19.3.3 of part A of the ISPS Code, be accepted as valid until ———.

Signed ——————
(Signature of authorized official)

Place ——————

Date ——————

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL VERIFICATION HAS BEEN COMPLETED AND SECTION A/19.3.4 OF THE ISPS CODE APPLIES

The ship complies with the relevant provisions of part A of the ISPS Code, and the Certificate shall, in accordance with section 19.3.4 of part A of the ISPS Code, be accepted as valid until ———

Signed ——————
(Signature of authorized official)

Place ——————

Date ——————

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL REACHING THE PORT OF VERIFICATION WHERE SECTION A/19.3.5 OF THE ISPS CODE APPLIES OR FOR A PERIOD OF GRACE WHERE SECTION A/19.3.6 OF THE ISPS CODE APPLIES

This Certificate shall, in accordance with section 19.3.5 / 19.3.6 * of part A of the ISPS Code, be accepted as valid until ——————.

Signed ——————
(Signature of authorized official)

Place ——————

Date ——————

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF EXPIRY DATE WHERE SECTION A/19.3.7.1 OF THE ISPS CODE APPLIES

In accordance with section 19.3.7.1 of part A of the ISPS Code, the new expiry date ** is ————

Signed ——————
(Signature of authorized official)

Place ——————

Date ——————
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

---

* Delete as appropriate.
** In case of completion of this part of the certificate the expiry date shown on the front of the certificate shall also be amended accordingly.

APPENDIX 2

Form of the Interim International Ship Security Certificate

INTERIM INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE

(official seal) (State)

Certificate No.

Issued under the provisions of the

INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS AND OF PORT FACIL1T1ES (ISPS CODE)

Under the authority of the Government of_______________________________________

(name of State)

by____

(persons or organization authorized)

Name of ship : ....
Distinctive number or letters : ....
Port of registry : ....
Type of ship : ....
Gross tonnage : ....:.............................
IMO Number : ....
Name and address of company : ....
Is this a subsequent, consecutive interim certificate? Yes/ No*
If Yes, date of issue of initial interim certificate...

THIS IS TO CERTIFY THAT the requirements of section A/19.4.2 of the ISPS Code have been complied with.

This Certificate is issued pursuant to section A/19.4* of the ISPS Code.

This Certificate is valid until ....

Issued at ....

(place of issue of the certificate)

Date of issue ....

(signature of the duly authorized official issuing the Certificate)

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

PART B

GUIDANCE REGARDING THE PROVISIONS OF CHAPTER XI-2 OF THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT. SEA, 1974 AS AMENDED AND PART A OF THIS CODE

1 INTRODUCTION

General

1.1 The preamble of this Code indicates that chapter XI-2 and part A of this Code establish the new international framework of measures to enhance maritime security and through which ships and port facilities can co-operate to detect and deter acts which threaten security in the maritime transport sector.

1.2 This introduction outlines, in a concise manner, the processes envisaged in establishing and implementing the measures and arrangements needed to achieve and maintain compliance with the provisions of chapter XI-2 and of part A of this Code and identifies the main elements on which guidance is offered. The guidance is provided in paragraphs 2 through to 19. It also sets down essential considerations, which should be taken into account when considering the application of the guidance relating to ships and port facilities.

1.3 If the reader's interest relates to ships alone, it is strongly recommended that this part of the Code is still read as a whole, particularly the sections relating to port facilities. The same applies to those whose primary interest are port facilities; they should also read the sections relating to ships.

1.4 The guidance provided in the following sections relates primarily to protection of the ship when it is at a port facility. There could, however, be situations when a ship may pose a threat to the port facility, e.g. because, once within the port facility, it could be used as a base from which to launch an attack. When considering the appropriate security measures to respond to ship-based security threats, those completing the Port Facility Security Assessment or preparing the Port Facility Security Plan should consider making appropriate adaptations to the guidance offered in the following sections.

1.5 The reader is advised that nothing in this Part of the Code should be read or interpreted in conflict with any of the provisions of either chapter XI-2 or part A of this Code and that the aforesaid provisions always prevail and override any unintended inconsistency which may have been inadvertently expressed in this Part of the Code. The guidance provided in this Part of the Code should always be read, interpreted and applied in a manner which is consistent with the aims, objectives and principles established in chapter XI-2 and part A of this Code.

Responsibilities of Contracting Governments

1.6 Contracting Governments have, under the provisions of chapter XI-2 and part A of this Code, various responsibilities, which, amongst others, include:

- setting the applicable security level;

- approving the Ship Security Plan and relevant amendments to a previously approved plan;

- verifying the compliance of ships with the provisions of chapter XI-2 and part A of this Code and issuing to ships the International Ship Security Certificate;

- determining which of the port facilities located within their territory are required to designate a Port Facility Security Officer who will be responsible for the preparation of the Port Facility Security Plan;

- ensuring completion and approval of the Port Facility Security Assessment and of any subsequent amendments to a previously approved assessment;

- approving the Port Facility Security Plan and any subsequent amendments to a previously approved plan; and

- exercising control and compliance measures;

- testing approved plans; and

- communicating information to the International Maritime Organisation and to the shipping and port industries.

1.7 Contracting Governments can designate, or establish, Designated Authorities within Government to undertake, with respect to port facilities, their security duties under chapter XI-2 and Part A of this Code and allow Recognised Security Organisations to carry out certain work with respect to port facilities but the final decision on the acceptance and approval of this work should be given by the Contracting Government or the Designated Authority. Administrations may also delegate the undertaking of certain security duties, relating to ships, to Recognised Security Organisations. The following duties or activities cannot delegated to a Recognised Security Organisation:

- setting of the applicable security level;

- determining which of the port facilities located within the territory of a Contracting Government are required to designate a Port Facility Security Officer and to prepare a Port Facility Security Plan;

- approving a Port Facility Security Assessment or any subsequent amendments to a previously approved assessment;

- approving a Port Facility Security Plan or any subsequent amendments to a previously approved plan;

- exercising control and compliance measures; and

- establishing the requirements for a Declaration of Security.

Setting the Security Level

1.8 The setting of the security level applying at any particular time is the responsibility of Contracting Governments and can apply to ships and port facilities. Part A of this Code defines three security levels for international use. These are:
- Security Level 1, normal; the level at which ships and port facilities normally operate;

- Security Level 2, heightened; the level applying for as long as there is a heightened risk of a security incident; and

- Security Level 3, exceptional, the level applying for the period of time when there is the probable or imminent risk of a security incident.

The Company and the Ship

1.9 Any Company operating ships to which chapter XI-2 and part A of this Code apply has to designate a Company Security Officer for the Company and a Ship Security Officer for each of its ships. The duties, responsibilities and training requirements of these officers and requirements for drills, and exercises are defined in part A of this Code.

1.10 The Company Security Officer's responsibilities include, in brief amongst others, ensuring that a Ship Security Assessment is properly carried out, that a Ship Security Plan is prepared and submitted for approval by, or on behalf of, the Administration and thereafter is placed on board each ship to which part A of this Code applies and in respect of which that person has been appointed as the Company Security Officer.

1.11 The Ship Security Plan should indicate the operational and physical security measures the ship itself should take to ensure it always operates at security level 1.
The plan should also indicate the additional, or intensified, security measures the ship itself can take to move to and operate at security level 2 when instructed to do so.

Furthermore, the plan should indicate the possible preparatory actions the ship could take to allow prompt response to the instructions that may be issued to the ship by those responding at security level 3 to a security incident or threat thereof.

1.12 The ships to which the requirements of chapter XI-2 and part A of this Code apply are required to have, and operated in accordance with, a Ship Security Plan approved by, or on behalf of, the Administration. The Company and Ship Security Officer should monitor the continuing relevance and effectiveness of the plan, including the undertaking of internal audits. Amendments to any of the elements of an approved plan, for which the Administration has determined that approval is required, have to be submitted for review and approval before their incorporation in the approved plan and their implementation by the ship.

1.13 The ship has to carry an International Ship Security Certificate indicating that it complies with the requirements of chapter XI-2 and part A of this Code. Part A of this Code includes provisions relating to the verification and certification of the ship's compliance with the requirements on an initial, renewal and intermediate verification basis.

1.14 When a ship is at a port or is proceeding to a port of a Contracting Government, the Contracting Government has the right, under the provisions of regulation XI-2/9, to exercise various control and compliance measures with respect to that ship.
The ship is subject to port State control inspections but such inspections will not normally extend to examination of the Ship Security Plan itself except in specific circumstances.
The ship may, also, be subject to additional control measures if the Contracting Government exercising the control and compliance measures has reason to believe that the security of the ship has, or the port facilities it has served have, been compromised.

1.15 The ship is also required to have onboard information, to be made available to Contracting Governments upon request, indicating who is responsible for deciding the employment of the ship's personnel and for deciding various aspects relating to the employment of the ship.

The Port Facility

1.16 Each Contracting Government has to ensure completion of a Port Facility Security Assessment for each of the port facilities, located within its territory, serving ships engaged on international voyages. The Contracting Government, a Designated Authority or a Recognised Security Organisation may carry out this assessment. The completed Port Facility Security Assessment has to be approved by the Contracting Government or the Designated Authority concerned. This approval cannot be delegated. Port Facility Security Assessments should be periodically reviewed.

1.17 The Port Facility Security Assessment is fundamentally a risk analysis of all aspects of a port facility's operation in order to determine which parts) of it are more susceptible, and/or more likely, to be the subject of attack. Security risk is a function of the threat of an attack coupled with the vulnerability of the target and the consequences of an attack.

The assessment must include the following components:

- the perceived threat to port installations and infrastructure must be determined;

- the potential vulnerabilities identified; and

- the consequences of incidents calculated.

On completion of the analysis, it will be possible to produce an overall assessment of the level of risk. The Port Facility Security Assessment will help determine which port facilities are required to appoint a Port Facility Security Officer and prepare a Port Facility Security Plan.

1.18 The port facilities which have to comply with the requirements of chapter XI-2 and part A of this Code are required to designate a Port Facility Security Officer. The duties, responsibilities and training requirements of these officers and requirements for drills and exercises are defined in part A of this Code.

1.19 The Port Facility Security Plan should indicate the operational and physical security measures the port facility should take to ensure that it always operates at security level 1. The plan should also indicate the additional, or intensified, security measures the port facility can take to move to and operate at security level 2 when instructed to do so.
Furthermore, the plan should indicate the possible preparatory actions the port facility could take to allow prompt response to the instructions that may be issued by those responding at security level 3 to a security incident or threat thereof.

1.20 The port facilities which have to comply with the requirements of chapter XI-2 and part A of this Code are required to have, and operate in accordance with, a Port Facility Security Plan approved by the Contracting Government or by the Designated Authority concerned.
The Port Facility Security Officer should implement its provisions and monitor the continuing effectiveness and relevance of the plan, including commissioning internal audits of the application of the plan.

Amendments to any of the elements of an approved plan, for which the Contracting Government or the Designated Authority concerned has determined that approval is required, have to be submitted for review and approval before their incorporation in the approved plan and their implementation at the port facility.

The Contracting Government or the Designated Authority concerned may test the effectiveness of the plan. The Port Facility Security Assessment covering the port facility or on which the development of the plan has been based should be regularly reviewed. All these activities may lead to amendment of the approved plan. Any amendments to specified elements of an approved plan will have to be submitted for approval by the Contracting Government or by the Designated Authority concerned.

1.21 Ships using port facilities may be subject to the port State control inspections and additional control measures outlined in regulation XI-2/9.
The relevant authorities may request the provision of information regarding the ship, its cargo, passengers and ship's personnel prior to the ship's entry into port.
There may be circumstances in which entry into port could be denied.

Information and Communication

1.22 Chapter XI-2 and part A of this Code require Contracting Governments to provide certain information to the International Maritime Organisation and for information to be made available to allow effective communication between Contracting Governments and between Company/Ship Security Officers and the Port Facility Security Officers responsible for the port facility their ships visit.

2 DEFINITIONS

2.1 No guidance is provided with respect to the definitions set out in chapter XI-2 or part A of this Code.

2.2 For the purpose of this Part of the Code:

.1"section" means a section of part A of the Code and is indicated as "section A/<followed by the number of the section>";

.2 "paragraph" means a paragraph of this Part of the Code and is indicated as "paragraph <followed by the number of the paragraph>"; and

.3 "Contracting Government", when used in paragraphs 14 to 18, means the "Contracting Government within whose territory the port facility is located" and includes a reference to the "Designated Authority".

APPLICATION

General

3.1 The guidance given in this Part of the Code should be taken into account when implementing the requirements of chapter XI-2 and part A of this Code.

3.2 However, it should be recognised that the extent to which the guidance on ships applies will depend on the type of ship, its cargoes and/or passengers, its trading pattern and the characteristics of the port facilities visited by the ship.

3.3 Similarly, in relation to the guidance on port facilities, the extent to which this guidance applies will depend on the port facilities, the types of ships using the port facility, the types of cargo and/or passengers and the trading patterns of visiting ships.

3.4 The provisions of chapter XI-2 and part A of this Code are not intended to apply to port facilities designed and used primarily for military purposes.

4 RESPONSIBILITY OF CONTRACTING GOVERNMENTS

Security of Assessments and Plans

4.1 Contracting Governments should ensure that appropriate measures are in place to avoid unauthorised disclosure of, or access to, security sensitive material relating to Ship Security Assessments, Ship Security Plans, Port Facility Security Assessments and Port Facility Security Plans, and to individual assessments or plans.

Designated Authorities

4.2 Contracting Governments may identify a Designated Authority within Government to undertake their security duties relating to port facilities as set out in chapter XI-2 or part A of this Code.

Recognised Security Organisations

4.3 Contracting Governments may authorise a Recognised Security Organisation (RSO) to undertake certain security related activities, including:

.1 approval of Ship Security Plans, or amendments thereto, on behalf of the Administration;

.2 verification and certification of compliance of ships with the requirements of chapter XI-2 and part A of this Code on behalf of the Administration; and

.3 conducting Port Facility Security Assessments required by the Contracting Government.

4.4 An RSO may also advise or provide assistance to Companies or port facilities on security matters, including Ship Security Assessments, Ship Security Plans, Port Facility Security Assessments and Port Facility Security Plans. This can include completion of a Ship Security Assessment or Plan or Port Facility Security Assessment or Plan.

If an RSO has done so in respect of a ship security assessment or plan that RSO should not be authorised to approve that ship security plan.

4.5 When authorising an RSO, Contracting Governments should give consideration to the competency of such an organisation. An RSO should be able to demonstrate:

1 expertise in relevant aspects of security;

2 appropriate knowledge of ship and port operations, including knowledge of ship design and construction if providing services in respect of ships and port design and construction if providing services in respect of port facilities;

3 their capability to assess the likely security risks that could occur during ship and port facility operations including the ship/port interface and how to minimise such risks;

4 their ability to maintain and improve the expertise of their personnel;

5 their ability to monitor the continuing trustworthiness of their personnel;

6 their ability to maintain appropriate measures to avoid unauthorised disclosure of, or access to, security sensitive material;

7 their knowledge of the requirements chapter XI-2 and Part A of this Code and relevant national and international legislation and security requirements; and

8 their knowledge of current security threats and patterns;

9 their knowledge on recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;

10 their knowledge on recognition, on a non-discriminatory basis, of characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security;

11 their knowledge on techniques used to circumvent security measures; and

12 their knowledge of security and surveillance equipment and systems and their operational limitations.

When delegating specific duties to an RSO, Contracting Governments, including Administrations, should ensure that the RSO has the competencies needed to undertake the task.

4.6 A Recognised Organisation, as defined in regulation I/6 and fulfilling the requirements of regulation XI-1/1, may be appointed as a RSO provided it has the appropriate security related expertise listed in paragraph 4.5.

4.7 A Port or Harbour Authority or Port Facility operator may be appointed as an RSO provided it has the appropriate security related expertise listed in paragraph 4.5.

Setting the Security Level

4.8 In setting the security level Contracting Governments should take account of general and specific threat information. Contracting Governments should set the security level applying to ships or port facilities at one of three levels:

Security level 1: normal, the level at which the ship or port facility normally operates;

Security level 2: heightened, the level applying for as long as there is a heightened risk of a security incident; and

Security level 3: exceptional, the level applying for the period of time when there is the probable or imminent risk of a security incident.

4.9 Setting security level 3 should be an exceptional measure applying only when there is credible information that a security incident is probable or imminent.
Security level 3 should only be set for the duration of the identified security threat or actual security incident.
While the security levels may change from security level 1, through security level 2 to security level 3, it is also possible that the security levels will change directly from security level 1 to security level 3.

4.10 At all times the Master of a ship has the ultimate responsibility for the safety of the ship. Even at security level 3 a Master may seek clarification or amendment of instructions issued by those responding to a security incident, or threat thereof, if there are reasons to believe that compliance with any instruction may imperil the safety of the ship.

4.11 The Company Security Officer (CSO) or the Ship Security Officer (SSO) should liase at the earliest opportunity with the Port Facility Security Officer (PFSO) of the port facility the ship is intended to visit to establish the security level applying for that ship at the port facility. Having established contact with a ship, the PFSO should advise the ship of any subsequent change in the port facility's security level and should provide the ship with any relevant security information.

4.12 While there may be circumstances when an individual ship may be operating at a higher security level than the port facility it is visiting, there will be no circumstances when a ship can have a lower security level than the port facility it is visiting. If a ship has a higher security level than the port facility it intends to use, the CSO or SSO should advise the PFSO without delay. The PFSO should undertake an assessment of the particular situation in consultation with the CSO or SSO and agree on appropriate security measures with the ship, which may include completion and signing of a Declaration of Security.

4.13 Contracting Governments should consider how information on changes in security levels should be promulgated rapidly. Administrations may wish to use NAVTEX messages or Notices to Mariners as the method for notifying such changes in security levels to ship and CSO and SSO. Or, they may wish to consider other methods of communication that provide equivalent or better speed and coverage. Contracting Governments should establish means of notifying PFSOs of changes in security levels.
Contracting Governments should compile and maintain the contact details for a list of those who need to be informed of changes in security levels. Whereas the security level need not be regarded as being particularly sensitive, the underlying threat information may be highly sensitive. Contracting Governments should give careful consideration to the type and detail of the information conveyed and the method by which it is conveyed, to SSOs, CSOs and PFSOs.

Contact points and information on Port Facility Security Plans

4.14 Where a port facility has a PFSP that fact has to be communicated to the Organisation and that information must also be made available to Company and Ship Security Officers. No further details of the PFSP have to be published other than that it is in place. Contracting Governments should consider establishing either central or regional points of contact, or other means of providing up to date information on the locations where PFSPs are in place, together with contact details for the relevant PFSO. The existence of such contact points should be publicised.

They could also provide information on the recognised security organisations appointed to act on behalf of the Contracting Government, together with details of the specific responsibility and conditions of authority delegated to such recognised security organisations.

4.15 In the case of a port that does not have a PFSP (and therefore does not have a PFSO) the central or regional point of contact should be able to identify a suitably qualified person ashore who can arrange for appropriate security measures to be in place, if needed, for the duration of the ship's visit.

4.16 Contracting Governments should also provide the contact details of Government officers to whom an SSO, a CSO and a PFSO can report security concerns.
These Government officers should assess such reports before taking appropriate action. Such reported concerns may have a bearing on the security measures falling under the jurisdiction of another Contracting Government. In that case, the Contracting Governments should consider contacting their counterpart in the other Contracting Government to discuss whether remedial action is appropriate. For this purpose. the contact details of the Government officers should be communicated to the International Maritime Organisation.

4.17 Contracting Governments should also make the information indicated in paragraphs 4.14 to 4.16, available to other Contracting Governments on request.

Identification Documents

4.18 Contracting Governments are encouraged to issue appropriate identification documents to Government officials entitled to board ships or enter port facilities when performing their official duties and to establish procedures whereby the authenticity of such documents might be verified.

Fixed and Floating Platforms and Mobile Drilling Units on location

4.19 Contracting Governments should consider establishing appropriate security measures for fixed and floating platforms and mobile offshore drilling units on location to allow interaction with ships which are required to comply with the provisions of chapter XI-2 and part A of this Code[1].

Ships which are not required to comply with part A of this Code

4.20 Contracting Governments should consider establishing appropriate security measures to enhance the security of ships to which this chapter XI-2 and part A of this Code does not apply and to ensure that any security provisions applying to such ships allow interaction with ships to which part A of this Code applies.

Threats to ships and other incidents at Sea

4.21 Contracting Governments should provide general guidance on the measures considered appropriate to reduce the security risk to ships flying their flag when at sea. They should provide specific advice on the action to be taken in accordance with security levels 1 to 3, if:

---

[1] Refer to Establishment of Appropriate Measures to Enhance the Security of Ships, Port Facilities, Mobile Offshore Drilling Units on location and Fixed and Floating Platforms Not Covered by Chapter XI-2 of 1974 SOLAS Convention, adopted by the Conference on Maritime Security by resolution [7].

.1 there is a change in the security level applying to the ship while it is at sea, e.g. because of the geographical area in which it is operating or relating to the ship itself; and

.2 there is a security incident or threat thereof involving the ship while at sea.
Contracting Governments should establish the best methods and procedures for these purposes. In the case of an imminent attack the ship should seek to establish direct communication with those responsible in the flag State for responding to security incidents.

4.22 Contracting Governments should also establish a point of contact for advice on security for any ship:

.1 entitled to fly their flag; or

.2 operating in their territorial sea or having communicated an intention to enter their territorial sea.

4.23 Contracting Governments should offer advice to ships operating in their territorial sea or having communicated an intention to enter their territorial sea, which could include advice:

.1 to alter or delay their intended passage;

.2 to navigate on a particular course or proceed to a specific location;

.3 on the availability of any personnel or equipment that could be placed on the ship;

.4 to co-ordinate the passage, arrival into port or departure from port, to allow escort by patrol craft or aircraft (fixed-wing or helicopter).
Contracting Governments should remind ships operating in their territorial sea, or having communicated an intention to enter their territorial sea, of any temporary restricted areas that they have published.

4.24 Contracting Governments should recommend that ships operating in their territorial sea, or having communicated an intention to enter their territorial sea, implement expeditiously, for the ship's protection and for the protection of other ships in the vicinity, any security measure the Contracting Government may have advised.

4.25 The plans prepared by the Contracting Governments for the purposes given in paragraph 4.22 should include information on an appropriate point of contact, available on a 24-hour basis, within the Contracting Government including the Administration. These plans should also include information on the circumstances in which the Administration considers assistance should be sought from nearby coastal States, and a procedure for liaison between port facility security officers and ship security officers.

Alternative Security Agreements

4.26 Contracting Governments, in considering how to implement chapter XI-2 and part A of this Code, may conclude one or more agreements with one or more Contracting Governments. The scope of an agreement is limited to short international voyages on fixed routes between port facilities in the territory of the parties to the agreement.
When concluding an agreement, and thereafter, the Contracting Governments should consult other Contracting Governments and Administrations with an interest in the effects of the agreement. Ships flying the flag of a State that is not party to the agreement should only be allowed to operate on the fixed routes covered by the agreement if their Administration agrees

that the ship should comply with the provisions of the agreement and requires the ship to do so. In no case can such an agreement compromise the level of security of other ships and port facilities not covered by it, and specifically, all ships covered by such an agreement may not conduct ship-to-ship activities with ships not so covered. Any operational interface undertaken by ships covered by the agreement should be covered by it.
The operation of each agreement must be continually monitored and amended when the need arises and in any event should be reviewed every 5 years.

Equivalent arrangements for port facilities

4.27 For certain specific port facilities with limited or special operations but with more than occasional traffic, it may be appropriate to ensure compliance by security measures equivalent to those prescribed in chapter XI-2 and in part A of this Code. This can, in particular, be the case for terminals such as those attached to factories, or quaysides with no frequent operations."

Manning Level

4.28 In establishing the minimum safe manning of a ship the Administration should take into account[2] that the minimum safe manning provisions established by regulation V/14[3] only address the safe navigation of the ship. The Administration should also take into account any additional workload which may result from the implementation of the ship's security plan and ensure that the ship is sufficiently and effectively manned. In doing so the Administration should verify that ships are able to implement the hours of rest and other measures to address fatigue which have been promulgated by national law, in the context of all shipboard duties assigned to the various shipboard personnel.

Control and Compliance Measures[4]

General

4.29 Regulation XI-2/9 describes the control and compliance measures applicable to ships under chapter XI-2. It is divided into three distinct sections; control of ships already in a port, control of ships intending to enter a port of another Contracting Government, and additional provisions applicable to both situations.

4.30 Regulation XI-2/9.1, control of ships in port, implements a system for the control of ships while in the port of a foreign country where duly authorised officers of the Contracting Government (duly authorised officers) have the right to go on board the ship to verify that the required certificates are in proper order. Then if there are clear grounds to believe the ship does not comply, control measures such as additional inspections or detention may be taken. This reflects current control systems[5] .

---

[2] Refer to Further Work by the International Maritime Organisation pertaining to Enhancement of Maritime Security, adopted by the Conference on Maritime Security by resolution [3], inviting, amongst others, the Organisation to review Assembly Resolution A.890(21) on Principles of Safe Manning. This review may also lead to amendments of regulation V/14

[3] As was in force on the date of adoption of this Code.

[4] Refer to Further Work by the International Maritime Organisation pertaining to Enhancement of Maritime Security, adopted by the Conference on Maritime Security by resolution [3], inviting, amongst others, the Organisation to review Assembly Resolutions A.787(19) and A.882(21) on procedures for Port State Control.

[5] See regulation I/19 and regulation IX/6.2 of SOLAS 74 as amended, article 21 of LOADLINE 66 as modified by the 1988 LOADLINE Protocol, articles 5 and 6, regulation 8A of Annex I, regulation 15 of Annex II of MARPOL 73/78 as amended, article X of STCW 78 as amended and IMO Assembly Resolutions A.787(19) and A.882(21).

Regulation XI-2/9.1 builds on such systems and allows for additional measures (including expulsion of a ship from a port to be taken as a control measure) when duly authorised officers have clear grounds for believing that a ship is in non-compliance with the requirements of chapter XI-2 or part A of this Code. Regulation XI-2/9.3 describes the safeguards that promote fair and proportionate implementation of these additional measures.

4.31 Regulation XI-2/9.2 applies control measures to ensure compliance to ships intending to enter a port of another Contracting Government and introduces an entirely different concept of control within chapter XI-2, applying to security only. Under this regulation measures may be implemented prior to the ship entering port, to better ensure security. Just as in regulation XI-2/9.1, this additional control system is based on the concept of clear grounds for believing the ship does not comply with chapter XI-2 or part A of this Code, and includes significant safeguards in regulations XI-2/9.2.2 and XI-2/9.2.5 as well as in regulation XI-2/9.3.

4.32 Clear grounds that the ship is not in compliance means evidence or reliable information that the ship does not correspond with the requirements of chapter XI-2 or part A of this Code, taking into account the guidance given in this part of the Code. Such evidence or reliable information may arise from the duly authorized officer's professional judgement or observations gained while verifying the ship's International Ship Security Certificate or Interim International Ship Security Certificate issued in accordance with part A of this Code (certificate) or from other sources. Even if a valid certificate is on board the ship, the duly authorized officers may still have clear grounds for believing that the ship is not in compliance based on their professional judgment.

4.33 Examples of possible clear grounds under regulations XI-2/9.1 and XI-2/9.2 may include, when relevant:

1 evidence from a review of the certificate that it is not valid or it has expired;

.2 evidence or reliable information that serious deficiencies exist in the security equipment, documentation or arrangements required by chapter XI-2 and part A of this Code;

.3 receipt of a report or complaint which, in the professional judgment of the duly authorized officer, contains reliable information clearly indicating that the ship does not comply with the requirements of chapter XI-2 or part A of this Code;

.4 evidence or observation gained by a duly authorized officer using professional judgment that the master or ship's personnel is not familiar with essential shipboard security procedures or cannot carry out drills related to the security of the ship or that such procedures or drills have not been carried out;

.5 evidence or observation gained by a duly authorized officer using professional judgment that key members ship's personnel are not able to establish proper communication with any other key members of ship's personnel with security responsibilities on board the ship;

.6 evidence or reliable information that the ship has embarked persons, or loaded stores or goods at a port facility or from another ship where either the port facility or the other ship is in violation of chapter XI-2 or part A of this Code, and the ship in question has not completed a Declaration of Security, nor taken appropriate, special or additional security measures or has not maintained appropriate ship security procedures;

.7 evidence or reliable information that the ship has embarked persons, or loaded stores or goods at a port facility or from another source (e.g., another ship or helicopter transfer) where either the port facility or the other source is not required to comply with chapter XI-2 or part A of this Code, and the ship has not taken appropriate, special or additional security measures or has not maintained appropriate security procedures; and

.8 if the ship holds a subsequent, consecutively issued Interim International Ship Security Certificate as described in section A/19.4, and if, in the professional judgement of an officer duly authorised, one of the purposes of the ship or a Company in requesting such certificate is to avoid full compliance with chapter XI-2 and part A of this Code beyond the period of the initial interim certificate as described in section A/19.4.4.

4.34 The international law implications of regulation XI-2/9 are particularly relevant, and the regulation should be implemented with regulation XI-2/2.4 in mind, as the potential exists for situations where either measures will be taken which fall outside the scope of chapter XI-2, or where rights of affected ships, outside chapter XI-2, should be considered. Thus, regulation XI-2/9 does not prejudice the Contracting Government from taking measures having a basis in, and consistent with, international law, to ensure the safety or security of people, ships, port facilities and other property in cases where the ship, although in compliance with chapter XI-2 and part A of this Code, is still considered to present a security risk.

4.35 When a Contracting Government imposes control measures on a ship, the Administration should, without delay, be contacted with sufficient information to enable the Administration to fully liaise with the Contracting Government.

Control of ships in port

4.36 Where the non-compliance is either a defective item of equipment or faulty documentation leading to the ship's detention and the non-compliance cannot be remedied in the port of inspection, the Contracting Government may allow the ship to sail to another port provided that any conditions agreed between the port States and the Administration or master are met.

Ships intending to enter the port of another Contracting Government

4.37 Regulation XI-2/9.2.1 lists the information Contracting Governments may require from a ship as a condition of entry into port. One item of information listed is confirmation of any special or additional measures taken by the ship during its last ten calls at a port facility. Examples could include:

.1 records of the measures taken while visiting a port facility located in the territory of a State which is not a Contracting Government especially those measures that would normally have been provided by port facilities located in the territories of Contracting Governments; and

.2 any Declarations of Security that were entered into with port facilities.

4.38 Another item of information listed, that may be required as a condition of entry into port, is confirmation that appropriate ship security procedures were maintained during ship-to-ship activity conducted within the period of the last 10 calls at a port facility - It would not normally

be required to include records of transfers of pilots, customs, immigration, security officials nor bunkering, lightening, loading of supplies and unloading of waste by ship within port facilities as these would normally fall within the auspices of the Port Facility Security Plan. Examples of information that might be given include:

.1 records of the measures taken while engaged in a ship to ship activity with a ship flying the flag of a State which is not a Contracting Government especially those measures that would normally have been provided by ships flying the flag of Contracting Governments;

.2 records of the measures taken while engaged in a ship to ship activity with a ship that is flying the flag of a Contracting Government but is not required to comply with the provisions of chapter XI-2 and part A of this Code such as a copy of any security certificate issued to that ship under other provisions; and

.3 in the event that persons or goods rescued at sea are on board, all known information about such persons or goods, including their identities when known and the results of any checks run on behalf of the ship to establish the security status of those rescued. It is not the intention of chapter XI-2 or part A of this Code to delay or prevent the delivery of those in distress at sea to a place of safety. It is the sole intention of chapter XI-2 and part A of this Code to provide States with enough appropriate information to maintain their security integrity.

4.39 Examples of other practical security related information that may be required as a condition of entry into port in order to assist with ensuring the safety and security of persons, port facilities, ships and other property include:

.1 information contained in the Continuous Synopsis Record;

.2 location of the ship at the time the report is made;

.3 expected time of arrival of the ship in port;

.4 crew list;

.5 general description of cargo aboard the ship;

.6 passenger list; and

.7 information required to be carried under regulation XI-2/10.

4.40 Regulation XI-2/9.2.5 allows the master of a ship, upon being informed that the coastal or port State will implement control measures under regulation XI-2/9.2, to withdraw the intention for the ship to enter port. If the master withdraws that intention, regulation XI-2/9 no longer applies, and any other steps that are taken must be based on, and consistent with, international law.

Additional provisions

4.41 In all cases where a ship is denied entry or expelled from a port, all known facts should be communicated to the authorities of relevant States. This communication should consist of the following when known:

.1 name of ship, its flag, the ship's identification number, call sign, ship type and cargo;

.2 reason for denying entry or expulsion from port or port areas;

.3 if relevant, the nature of any security non-compliance;

.4 if relevant, details of any attempts made to rectify any non-compliance, including any conditions imposed on the ship for the voyage;

.5 past port(s) of call and next declared port of call;

.6 time of departure and likely estimated time of arrival at those ports;

.7 any instructions given to ship, e.g., reporting on route;

.8 available information on the security level at which the ship is currently operating;

.9 information regarding any communications the port State has had with the Administration;

.10 contact point within the port State making the report for the purpose of obtaining further information;

.11 crew list; and

.12 any other relevant information.

4.42 Relevant States to contact should include those along the ship's intended passage to its next port, particularly if the ship intends to enter the territorial sea of that coastal State. Other relevant States could include previous ports of call, so that further information might be obtained and security issues relating to the previous ports resolved.

4.43 In exercising control and compliance measures, the duly authorised officers should ensure that any measures or steps imposed are proportionate. Such measures or steps should be reasonable and of the minimum severity and duration necessary to rectify or mitigate the non-compliance.

4.44 The word "delay" in regulation XI-2/9.3.3.1 also refers to situations where, pursuant to actions taken under this regulation, the ship is unduly denied entry into port or the ship is unduly expelled from port.

Non-party ships and ships below convention size

4.45 With respect to ships flying the flag of a State which is not a Contracting Government to the Convention and not a Party to the 1988 SOLAS Protocol[6], Contracting Governments should give favourable treatment to such ships. Accordingly, the requirements of regulation XI-2/9 and the guidance provided in this Part of the Code should be applied to those ships.

4.46 Ships below Convention size are subject to measures by which States maintain security. Such measures should be taken with due regard to the requirements in chapter XI-2 and the guidance provided in this Part of the Code.

---

[6] Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

5 DECLARATION OF SECURITY

General

5.1 A Declaration of Security (DoS) should be completed when the Contracting Government of the port facility deems it to be necessary or when a ship deems it necessary.

5.1.1 The need for a DoS may be indicated by the results of the Port Facility Security Assessment (PFSA) and the reasons and circumstances in which a DoS is required should be set out in the Port Facility Security Plan (PFSP).

5.1.2 The need for a DoS may be indicated by an Administration for ships entitled to fly its flag or as a result of a ship security assessment and should be set out in the ship security plan.

5.2 It is likely that a DoS will be requested at higher security levels, when a ship has a higher security level than the port facility, or another ship with which it interfaces, and for ship/port interface or ship to ship activities that pose a higher risk to persons, property or the environment for reasons specific to that ship, including its cargo or passengers or the circumstances at the port facility or a combination of these factors.

5.2.1 In the case that a ship or an Administration, on behalf of ships entitled to fly its flag, requests completion of a DoS, the Port Facility Security Officer (PFSO) or Ship Security Officer (SSO) should acknowledge the request and discuss appropriate security measures.

5.3 A PFSO may also initiate a DoS prior to ship/port interfaces that are identified in the approved PFSA as being of particular concern. Examples may include the embarking or disembarking passengers, and the transfer, loading or unloading of dangerous goods or hazardous substances. The PFSA may also identify facilities at or near highly populated areas or economically significant operations that warrant a DoS.

5.4 The main purpose of a DoS is to ensure agreement is reached between the ship and the `-- port facility or another ship with which it interfaces as to the respective security measures each will undertake in accordance with the provisions of their respective approved security plans.

5.4.1 The agreed DoS should be signed and dated by both the port facility and the ship(s), as applicable, to indicate compliance with chapter XI-2 and part A of this Code and should include its duration, the relevant security level, or levels and the contact points.

5.4.2 A change in the security level may require that a new or revised DoS be completed.

5.5 The DoS should be completed in English, French or Spanish or in a language common to both the port facility and the ship or the ships, as applicable.

5.6 A model DoS is included in Appendix 1 to this Part of the Code. This model is for a DoS between a ship and a port facility. If the DoS is to cover two ships this model should be appropriately adjusted.

6 OBLIGATIONS OF THE COMPANY

6.1 Regulation XI-2/5 requires the company to provide the master of the ship with information to meet the requirements of the Company under the provisions of this regulation. This information should include items such as:

1 parties responsible for appointing shipboard personnel, such as ship management companies, manning agents, contractors, concessionaries, for example, retail sales outlets, casinos etc;

.2 parties responsible for deciding the employment of the ship including, time or bareboat charterer(s) or any other entity acting in such capacity; and

.3 in cases when the ship is employed under the terms of a charter party, the contact details of those parties including time or voyage charterers

6.2 In accordance with regulation XI-2/5 the Company is obliged to update and keep this information current as and when changes occur.

6.3 This information should be in English, French or Spanish language.

6.4 With respect to ships constructed before 1 July 2004; this information should reflect the actual condition on that date.

6.5 With respect to ships constructed on or after 1 July 2004., and for ships constructed before 1 July 2004 which were out of service on 1 July 2004 -the information should be provided as from the date of entry of the ship into service and should reflect the actual condition on that date.

6.6 After 1 July 2004 when a ship is withdrawn from service the information should be provided as from the date of re-entry of the ship into service and should reflect the actual condition on that date.

6.7 Previously provided information that does not relate to the actual condition on that date need not be retained on board.

6.8 When the responsibility for the operation of the ship is assumed by another Company, the information relating to the Company, which operated the ship, are not required to be left on board.
In addition other relevant guidance is provided under sections 8, 9 and 13.

7 SHIP SECURITY

Relevant guidance is provided under sections 8, 9 and 13.

8 SHIP SECURITY ASSESSMENT

Security Assessment

8.1 The Company Security Officer (CSO) is responsible for ensuring that a Ship Security Assessment (SSA) is carried out for each of the ships in the Company's fleet which is required to comply with the provisions of chapter XI-2 and part A of this Code for which the CSO is responsible. While the CSO need not necessarily personally undertake all the duties associated with the post, the ultimate responsibility for ensuring that they are properly performed remains with the individual CSO.

8.2 Prior to commencing the SSA, the CSO should ensure that advantage is taken of information available on the assessment of threat for the ports at which the ship will call or at which passengers embark or disembark and about the port facilities and their protective measures. The CSO should study previous reports on similar security needs.
Where feasible, the CSO should meet with appropriate persons on the ship and in the port facilities to discuss the purpose and methodology of the assessment.

The CSO should follow any specific guidance offered by the Contracting Governments.

8.3 A SSA should address the following elements on board or within the ship:

.1 physical security;

.2 structural integrity;

.3 personnel protection systems;

.4 procedural policies;

.5 radio and telecommunication systems, including computer systems and networks;

.6 other areas that may, if damaged or used for illicit observation, pose a risk to people, property, or operations on board the ship or within a port facility.

8.4 Those involved in a SSA should be able to draw upon expert assistance in relation to:

.1 knowledge of current security threats and patterns;

.2 recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;

.3 recognition, on a non-discriminatory basis, of characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security;

.4 techniques used to circumvent security measures;

.5 methods used to cause a security incident;

.6 effects of explosives on ship's structures and equipment;

.7 ship security;

.8 ship/port interface business practices;

.9 contingency planning, emergency preparedness and response;

.10 physical security;

.11 radio and telecommunications systems, including computer systems and networks;

.12 marine engineering; and

.13 ship and port operations.

8.5 The CSO should obtain and record the information required to conduct an assessment, including:

.1 the general layout of the ship;

.2 the location of areas which should have restricted access, such as navigation bridge, machinery spaces of category A and other control stations as defined in chapter II-2, etc.;

.3 the location and function of each actual or potential access point to the ship;

.4 changes in the tide which may have an impact on the vulnerability or security of the ship;

.5 the cargo spaces and stowage arrangements;

.6 the locations where the ship's stores and essential maintenance equipment is stored;

.7 the locations where unaccompanied baggage is stored;

.8 the emergency and stand-by equipment available to maintain essential services;

.9 the number of ship's personnel, any existing security duties and any existing training requirement practises of the Company;

.10 existing security and safety equipment for the protection of passengers and ship's personnel;

.11 escape and evacuation routes and assembly stations which have to be maintained to ensure the orderly and safe emergency evacuation of the ship;

.12 existing agreements with private security companies providing ship/waterside security services; and

.13 existing security measures and procedures in effect, including inspection and, control procedures, identification systems, surveillance and monitoring equipment, personnel identification documents and communication, alarms, lighting, access control and other appropriate systems.

8.6 The SSA should examine each identified point of access; including open weather decks, and evaluate its potential for use by individuals who might seek to breach security. This includes points of access available to individuals having legitimate access as well as those who seek to obtain unauthorized entry.

8.7 The SSA should consider the continuing relevance of the existing security measures and guidance, procedures and operations, under both routine and emergency conditions and should determine security guidance including:

.1 the restricted areas;

.2 the response procedures to fire or other emergency conditions;

.3 the level of supervision of the ship's personnel, passengers, visitors, vendors, repair technicians, dock workers, etc.;

.4 the frequency and effectiveness of security patrols;

.5 the access control systems, including identification systems;

.6 the security communications systems and procedures;

.7 the security doors, barriers and lighting; and

.8 the security and surveillance equipment and systems, if any.

8.8 The SSA should consider the persons, activities, services and operations that it is important to protect. This includes:

.1 the ship's personnel;

.2 passengers, visitors, vendors, repair technicians, port facility personnel, etc;

.3 the capacity to maintain safe navigation and emergency response;

.4 the cargo, particularly dangerous goods or hazardous substances;

.5 the ship's stores;

.6 the ship security communication equipment and systems, if any; and

.7 the ship's security surveillance equipment and systems, if any.

8.9 The SSA should consider all possible threats, which may include the following types of security incidents:

.1 damage to, or destruction of, the ship or of a port facility, e.g. by explosive devices, arson, sabotage or vandalism;

.2 hijacking or seizure of the ship or of persons on board;

.3 tampering with cargo, essential ship equipment or systems or ship's stores;

.4 unauthorised access or use, including presence of stowaways;

.5 smuggling weapons or equipment, including weapons of mass destruction;

.6 use of the ship to carry those intending to cause a security incident and/or their equipment;

.7 use of the ship itself as a weapon or as a means to cause damage or destruction;

.8 attacks from seaward whilst at berth or at anchor; and

.9 attacks whilst at sea.

8.10 The SSA should take into account all possible vulnerabilities, which may include:

.1 conflicts between safety and security measures;

.2 conflicts between shipboard duties and security assignments;

.3 watch-keeping duties, number of ship's personnel, particularly with implications on crew fatigue, alertness and performance;

.4 any identified security training deficiencies; and

.5 any security equipment and systems, including communication systems.

8.11 The CSO and SSO should always have regard to the effect that security measures may have on ship's personnel who will remain on the ship for long periods. When developing security measures, particular consideration should be given to the convenience, comfort and personal privacy of the ship's personnel and their ability to maintain their effectiveness over long periods.

8.12 Upon completion of the SSA, a report shall be prepared, consisting of a summary of how the assessment was conducted, a description of each vulnerability found during the assessment and a description of counter measures that could be used to address each vulnerability. The report shall be protected from unauthorised access or disclosure.

8.13 If the SSA has not been carried out by the Company the report of the SSA should be reviewed and accepted by the CSO.

On-scene Security Survey

8.14 The on-scene security survey is an integral part of any SSA. The on-scene security survey should examine and evaluate existing shipboard protective measures, procedures and operations for:

.1 ensuring the performance of all ship security duties;

.2 monitoring restricted areas to ensure that only authorized persons have access;

.3 controlling access to the ship, including any identification systems;

.4 monitoring of deck areas and areas surrounding the ship;

.5 controlling the embarkation of persons and their effects (accompanied and unaccompanied baggage and ship's personnel personal effects);

.6 supervising the handling of cargo and the delivery of ship's stores; and

.7 ensuring that ship security communication, information, and equipment are readily available.

9 SHIP SECURITY PLAN

General

9.1 The Company Security Officer (CSO) has the responsibility of ensuring that a Ship Security Plan (SSP) is prepared and submitted for approval. The content of each individual SSP should vary depending on the particular ship it covers. The Ship Security Assessment (SSA) will have identified the particular features of the ship and the potential threats and vulnerabilities. The preparation of the SSP will require these features to be addressed in detail. Administrations may prepare advice on the preparation and content of a SSP.

9.2 All SSPs should:

.1 detail the organisational structure of security for the ship;

.2 detail the ship's relationships with the Company, port facilities, other ships and relevant authorities with security responsibility;

.3 detail the communication systems to allow effective continuous communication within the ship and between the ship and others, including port facilities;

.4 detail the basic security measures for security level 1, both operational and physical, that will always be in place;

.5 detail the additional security measures that will allow the ship to progress without delay to security level 2 and, when necessary, to security level 3;

.6 provide for regular review, or audit, of the SSP and for its amendment in response to experience or changing circumstances; and

.7 reporting procedures to the appropriate Contracting Governments contact points.

9.3 Preparation of an effective SSP should rest on a thorough assessment of all issues that relate to the security of the ship, including, in particular, a thorough appreciation of the physical and operational characteristics, including the voyage pattern, of the individual ship.

9.4 All SSPs should be approved by, or on behalf of, the Administration. If an Administration uses a Recognised Security Organisation (RSO) to review or approve the SSP the RSO should not be associated with any other RSO that prepared, or assisted in the preparation of, the plan.

9.5 CSOs and Ship Security Officers (SSOs) should develop procedures to:

.1 assess the continuing effectiveness of the SSP; and

.2 prepare amendments of the plan subsequent to its approval.

9.6 The security measures included in the SSP should be in place when the initial verification for compliance with the requirements of chapter XI-2 and Part A of this Code will be carried out. Otherwise the process of issue to the ship of the required International Ship Security Certificate cannot be carried out.
If there is any subsequent failure of security equipment or systems, or suspension of a security measure for whatever reason, equivalent temporary security measures should be adopted, notified to, and agreed by, the Administration.

Organisation and Performance of Ship Security Duties
9.7 In addition to the guidance given in section 9.2, the SSP should establish the following which relate to all security levels:

.1 the duties and responsibilities of all shipboard personnel with a security role;

.2 the procedures or safeguards necessary to allow such continuous communications to be maintained at all times;

.3 the procedures needed to assess the continuing effectiveness of security procedures and any security and surveillance equipment and systems, including procedures for identifying and responding to equipment or systems failure or malfunction;

.4 the procedures and practices to protect security sensitive information held in paper or electronic format;

.5 the type and maintenance requirements, of security and surveillance equipment and systems, if any;

.6 the procedures to ensure the timely submission, and assessment, of reports relating to possible breaches of security or security concerns; and

.7 procedures to establish, maintain and up-date an inventory of any dangerous goods or hazardous substances carried on board, including their location.

9.8 The remainder of this section addresses specifically the security measures that could be taken at each security level covering:

.1 Access to the Ship by ship's personnel, passengers, visitors, etc;

.2 Restricted Areas on the Ship;

.3 Handling of Cargo;

.4 Delivery of Ship's Stores;

.5 Handling Unaccompanied Baggage; and

.6 Monitoring the Security of the Ship.

Access to the Ship

9.9 The SSP should establish the security measures covering all means of access to the ship identified in the SSA. This should include any:
.1 access ladders;

.2 access gangways;

.3 access ramps;

.4 access doors, side scuttles, windows and ports;

.5 mooring lines and anchor chains; and

.6 cranes and hoisting gear.

9.10 For each of these the SSP should identify the appropriate locations where access restrictions or prohibitions should be applied for each of the security levels. For each security level the SSP should establish the type of restriction or prohibition to be applied and the means of enforcing them.

9.11 The SSP should establish for each security level the means of identification required to allow access to the ship and for individuals to remain on the ship without challenge, this may involve developing an appropriate identification system allowing for permanent and temporary identifications, for ship's personnel and visitors respectively.
Any ship identification system should, when it is practicable to do so, be co-ordinated with that applying to the port facility.
Passengers should be able to prove their identity by boarding passes, tickets, etc., but should not be permitted access to restricted areas unless supervised.
The SSP should establish provisions to ensure that the identification systems are regularly updated, and that abuse of procedures should be subject to disciplinary action.

9.12 Those unwilling or unable to establish their identity and/or to confirm the purpose of their visit when requested to do so should be denied access to the ship and their attempt to obtain access should be reported, as appropriate, to the SSOs, the CSOs, the Port Facility Security Officer (PFSO) and to the national or local authorities with security responsibilities.

9.13 The SSP should establish the frequency of application of any access controls particularly if they are to be applied on a random, or occasional, basis.

Security Level 1

9.14 At security level 1, the SSP should establish the security measures to control access to the ship, where the following may be applied:

.1 checking the identity of all persons seeking to board the ship and confirming their reasons for doing so by checking, for example, joining instructions, passenger tickets, boarding passes, work orders etc;

.2 in liaison with the port facility the ship should ensure that designated secure areas are established in which inspections and searching of people, baggage (including carry on items), personal effects, vehicles and their contents can take place;

.3 in liaison with the port facility the ship should ensure that vehicles destined to be loaded on board car carriers, ro-ro and other passenger ships are subjected to search prior to loading, in accordance with the frequency required in the SSP;

.4 segregating checked persons and their personal effects from unchecked persons and their personal effects;

.5 segregating embarking from disembarking passengers;
.6 identification of access points that should be secured or attended to prevent unauthorized access;

.7 securing, by locking or other means, access to unattended spaces adjoining areas to which passengers and visitors have access; and

.8 providing security briefings to all ship personnel on possible threats, the procedures for reporting suspicious persons, objects or activities and the need for vigilance.

9.15 At security level 1, all those seeking to board a ship should be liable to search. The frequency of such searches, including random searches, should be specified in the approved SSP and should be specifically approved by the Administration. Such searches may best be undertaken by the port facility in close co-operation with the ship and in close proximity to it. Unless there are clear security grounds for doing so, members of the ship's personnel should not be required to search their colleagues or their personal effects.
Any such search shall be undertaken in a manner which fully takes into account the human rights of the individual and preserves their basic human dignity.

Security Level 2

9.16 At security level 2, the SSP should establish the security measures to be applied to protect against a heightened risk of a security incident to ensure higher vigilance and tighter control, which may include:

.1 assigning additional personnel to patrol deck areas during silent hours to deter unauthorised access;

.2 limiting the number of access points to the ship, identifying those to be closed and the means of adequately securing them;

.3 deterring waterside access to the ship, including, for example, in liaison with the port facility, provision of boat patrols;

.4 establishing a restricted area on the shore-side of the ship, in close co-operation with the port facility;

.5 increasing the frequency and detail of searches of people, personal effects, and vehicles being embarked or loaded onto the ship;

.6 escorting visitors on the ship;

.7 providing additional specific security briefings to all ship personnel on any identified threats, re-emphasising the procedures for reporting suspicious persons, objects, or activities and the stressing the need for increased vigilance; and

.8 carrying out a full or partial search of the ship.

Security Level 3

9.17 At security level 3, the ship should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The SSP should detail the security measures which could be taken by the ship, in close co-operation with those responding and the port facility, which may include:

.1 limiting access to a single, controlled, access point;

.2 granting access only to those responding to the security incident or threat thereof;

.3 directions of persons on board;

.4 suspension of embarkation or disembarkation;

.5 suspension of cargo handling operations, deliveries etc;

.6 evacuation of the ship;

.7 movement of the ship; and

.8 preparing for a full or partial search of the ship.

Restricted Areas on the Ship

9.18 The SSP should identify the restricted areas to be established on the ship, specify their extent, times of application, the security measures to be taken to control access to them and those to be taken to control activities within them. The purpose of restricted areas are to:

.1 prevent unauthorised access;

.2 protect passengers, ship's personnel, and personnel from port facilities or other agencies authorised to be on board the ship;

.3 protect sensitive security areas within the ship; and

.4 protect cargo and ship's stores from tampering.

9.19 The SSP should ensure that there are clearly established policies and practices to control access to all restricted areas them.

9.20 The SSP should provide that all restricted areas should be clearly marked indicating that access to the area is restricted and that unauthorised presence within the area constitutes a breach of security.

9.21 Restricted areas may include:

.1 navigation bridge, machinery spaces of category A and other control stations as defined in chapter II-2;

.2 spaces containing security and surveillance equipment and systems and their controls and lighting system controls;

.3 ventilation and air-conditioning systems and other similar spaces;

.4 spaces with access to potable water tanks, pumps, or manifolds;

.5 spaces containing dangerous goods or hazardous substances;

.6 spaces containing cargo pumps and their controls;

.7 cargo spaces and spaces containing ship's stores;

.8 crew accommodation; and

.9 any other areas as determined by the CSO, through the SSA to which access must be restricted to maintain the security of the ship.

Security Level 1

9.22 At security level l, the SSP should establish the security measures to be applied to restricted areas, which may include:

.1 locking or securing access points;

.2 using surveillance equipment to monitor the areas;

.3 using guards or patrols; and

.4 using automatic intrusion detection devices to alert the ship's personnel of unauthorised access.

Security Level 2

9.23 At security level 2, the frequency and intensity of the monitoring of, and control of access to restricted areas should be increased to ensure that only authorized persons have access. The SSP should establish the additional security measures to be applied, which may include:

.1 establishing restricted areas adjacent to access points;

.2 continuously monitoring surveillance equipment; and

.3 dedicating additional personnel to guard and patrol restricted areas.

Security Level 3

9.24 At security level 3, the ship should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The SSP should detail the security measures which could be taken by the ship, in close co-operations with those responding and the port facility, which may include:

.1 setting up of additional restricted areas on the ship in proximity to the security incident, or the believed location of the security threat, to which access is denied; and

.2 searching of restricted areas as part of a search of the ship.

Handling of Cargo

9.25 The security measures relating to cargo handling should:

1 prevent tampering, and

2 prevent cargo that is not meant for carriage from being accepted and stored on board the ship.

9.26 The security measures, some of which may have to be applied in liaison with the port facility, should include inventory control procedures at access points to the ship. Once on board the ship, cargo should be capable of being identified as having been approved for loading onto the ship. In addition, security measures should be developed to ensure that cargo, once on board, is not tampered with.

Security Level 1

9.27 At security level 1, the SSP should establish the security measures to be applied during cargo handling, which may include:

.1 routine checking of cargo, cargo transport units and cargo spaces prior to, and during, cargo handling operations;

.2 checks to ensure that cargo being loaded matches the cargo documentation;

.3 ensuring, in liaison with the port facility, that vehicles to be loaded on board carriers, ro-ro and passenger ships are subjected to search prior to loading, in accordance with the frequency required in the SSP; and

.4 checking of seals or other methods used to prevent tampering.

9.28 Checking of cargo may be accomplished by the following means:

.1 visual and physical examination; and

.2 using scanning/detection equipment, mechanical devices, or dogs.

9.29 When there are regular, or repeated, cargo movement the CSO or SSO may, in consultation with the port facility, agree arrangements with shippers or others responsible for such cargo covering off site checking, sealing, scheduling, supporting documentation, etc. Such arrangements should be communicated to and agreed with the PFSO concerned.

Security Level 2

9.30 At security level 2, the SSP should establish the additional security measures to be applied during cargo handling, which may include:

.1 detailed checking of cargo, cargo transport units and cargo spaces;

.2 intensified checks to ensure that only the intended cargo is loaded;

.3 intensified searching of vehicles to be loaded on car-carriers, ro-ro and passenger ships; and

.4 increased frequency and detail in checking of seals or other methods used to prevent tampering.

9.31 Detailed checking of cargo may be accomplished by the following means:

.1 increasing the frequency and detail of visual and physical examination;

.2 increasing the frequency of the use of scanning/detection equipment, mechanical devices, or dogs; and

.3 co-ordinating enhanced security measures with the shipper or other responsible party in accordance with an established agreement and procedures.

Security Level 3

9.32 At security level 3, the ship should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The SSP should detail the security measures which could be taken by the ship, in close co-operation with those responding and the port facility, which may include:

.1 suspension of the loading or unloading of cargo; and

.2 verify the inventory of dangerous goods and hazardous substances carried on board, if any, and their location.

Delivery of Ship's Stores

9.33 The security measures relating to the delivery of ship's stores should:

.1 ensure checking of ship's stores and package integrity;

.2 prevent ship's stores from being accepted without inspection;

.3 prevent tampering; and

.4 prevent ship's stores from being accepted unless ordered.

9.34 For ships regularly using the port facility it may be appropriate to establish procedures involving the ship, its suppliers and the port facility covering notification and timing of deliveries and their documentation. There should always be some way of confirming that stores presented for delivery are accompanied by evidence that they have been ordered by the ship.

Security Level 1

9.35 At security level 1, the SSP should establish the security measures to be applied during delivery of ship's stores, which may include:

.1 checking to ensure stores match the order prior to being loaded on board; and

.2 ensuring immediate secure stowage of ship's stores.

Security Level 2

9.36 At security level 2, the SSP should establish the additional security measures to be applied during delivery of ship's stores by exercising checks prior to receiving stores on board and intensifying inspections.

Security Level 3

9.37 At security level 3, the ship should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The SSP should detail the security measures which could be taken by the ship, in close co-operation with those responding and the port facility, which may include:

.1 subjecting ship's stores to more extensive checking;

.2 preparation for restriction or suspension of handling of ship's stores; and

.3 refusal to accept ship's stores on board the ship.

Handling Unaccompanied Baggage

9.38 The SSP should establish the security measures to be applied to ensure that unaccompanied baggage (i.e. any baggage, including personal effects, which is not with the passenger or member of ship's personnel at the point of inspection or search) is identified and subjected to appropriate screening, including searching, before it is accepted on board the ship.
It is not envisaged that such baggage will be subjected to screening by both the ship and the port facility, and in cases where both are suitably equipped, the responsibility for screening should rest with the port facility.
Close co-operation with the port facility is essential and steps should be taken to ensure that unaccompanied baggage is handled securely after screening.

Security Level 1

9.39 At security level 1, the SSP should establish the security measures to be applied when handling unaccompanied baggage to ensure that unaccompanied baggage is screened or searched up to and including 100 percent, which may include use of x-ray screening.

Security Level 2

9.40 At security level 2, the SSP should establish the additional security measures to be applied when handling unaccompanied baggage which should include 100 percent x-ray screening of all unaccompanied baggage.

Security Level 3

9.41 At security level 3, the ship should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The SSP should detail the security measures which could be taken by the ship, in close co-operation with those responding and the port facility, which may include:

.1 subjecting such baggage to more extensive screening, for example x-raying it from at least two different angles;

.2 preparation for restriction or suspension of handling of unaccompanied baggage; and

.3 refusal to accept unaccompanied baggage on board the ship.

Monitoring the Security of the Ship

9.42 The ship should have the capability to monitor the ship, the restricted areas on board and areas surrounding the ship. Such monitoring capabilities may include use of:

.1 lighting;

.2 watch-keepers, security guards and deck watches including patrols, and

.3 automatic intrusion detection devices and surveillance equipment.

9.43 When used, automatic intrusion detection devices should activate an audible and/or visual alarm at a location that is continuously attended or monitored.

9.44 The SSP should establish the procedures and equipment needed at each security level and the means of ensuring that monitoring equipment will be able to perform continually, including consideration of the possible effects of weather conditions or of power disruptions.

Security Level 1

9.45 At security level 1, the SSP should establish the security measures to be applied which may be a combination of lighting, watch keepers, security guards or use of security and surveillance equipment to allow ship's security personnel to observe the ship in general, and barriers and restricted areas in particular.

9.46 The ship's deck and access points to the ship should be illuminated during hours of darkness and periods of low visibility while conducting ship/port interface activities or at a port facility or anchorage when necessary.
While underway, when necessary, ships should use the maximum lighting available consistent with safe navigation, having regard to the provisions of the International Regulation for the Prevention of Collisions at Sea in force.
The following should be considered when establishing the appropriate level and location of lighting:

.l the ship's personnel should be able to detect activities beyond the ship, on both the shore side and the waterside;

.2 coverage should include the area on and around the ship;

.3 coverage should facilitate personnel identification at access points; and

.4 coverage may be provided through coordination with the port facility.

Security Level 2

9.47 At security level 2, the SSP should establish the additional security measures to be applied to enhance the monitoring and surveillance capabilities, which may include:

.1 increasing the frequency and detail of security patrols;

.2 increasing the coverage and intensity of lighting or the use of security and surveillance and equipment;

.3 assigning additional personnel as security lookouts; and

.4 ensuring coordination with waterside boat patrols, and foot or vehicle patrols on the shore-side, when provided.

9.48 Additional lighting may be necessary to protect against a heightened risk of a security incidents. When necessary, the additional lighting requirements may be accomplished by coordinating with the port facility to provide additional shore side lighting.

Security Level 3

9.49 At security level 3, the ship should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The SSP should detail the security measures which could be taken by the ship, in close co-operation with those responding and the port facility, which may include:

.1 switching on of all lighting on, or illuminating the vicinity of, the ship;

.2 switching on of all on board surveillance equipment capable of recording activities on, or in the vicinity of, the ship;

.3 maximising the length of time such surveillance equipment can continue to record;

.4 preparation for underwater inspection of the hull of the ship; and

.5 initiation of measures, including the slow revolution of the ship's propellers, if practicable, to deter underwater access to the hull of the ship.

Differing Security Levels

9.50 The SSP should establish details of the procedures and security measures the ship could adopt if the ship is at a higher security level than that applying to a port facility.
Activities not covered by the Code

9.51 The SSP should establish details of the procedures and security measures the ship should apply when:

.1 it is at a port of a State which is not a Contracting Government; .

2 it is interfacing with a ship to which this Code does not apply[7] ;

.3 it is interfacing with fixed or floating platforms or a mobile drilling unit on location; or

.4 it is interfacing with a port or port facility which is not required to comply with chapter XI-2 and part A of this Code.

Declarations of Security

9.52 The SSP should detail how requests for DoS from a port facility will be handled and the circumstances under which the ship itself should request a DoS.

Audit and Review

9.53 The SSP should establish how the CSO and the SSO intend to audit the continued effectiveness of the SSP and the procedure to be followed to review, update or amend the SSP.

10 RECORDS

10.1 Records should be available to duly authorized officers of Contracting Governments to verify that the provisions of ship security plans are being implemented.

10.2 Records may be kept in any format but should be protect from unauthorized access or disclosure.

11 COMPANY SECURITY OFFICER

Relevant guidance is provided under sections 8, 9 and 13.

12 SHIP SECURITY OFFICER

Relevant guidance is provided under sections 8, 9 and 13.

13 TRAINING, DRILLS AND EXERCISES ON SHIP SECURITY

13.1 The Company Security Officer (CSO) and appropriate shore based Company personnel, and the Ship Security Officer (SSO), should have knowledge of, and receive training, in some or all of the following, as appropriate:

.1 security administration;

.2 relevant international conventions, codes and recommendations;

.3 relevant Government legislation and regulations;

---

[7] Refer to further work by the International Maritime Organization pertaining to Enhancement of maritime security and to Establishment of appropriate measures to enhance the security of ships, port facilities, mobile offshore drilling units on location and fixed and floating platforms not covered by chapter XI-2 of the 1974 SOLAS Convention, adopted by the Conference on Maritime Security by resolutions 3 and 7 respectively.

.4 responsibilities and functions of other security organisations;

.5 methodology of ship security assessment;

.6 methods of ship security surveys and inspections;

.7 ship and port operations and conditions;

.8 ship and port facility security measures;

.9 emergency preparedness and response and contingency planning;

.10 instruction techniques for security training and education, including security measures and procedures;

.11 handling sensitive security related information and security related communications;

.12 knowledge of current security threats and patterns;

.13 recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;

.14 recognition, on a non discriminatory basis, of characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security;

.15 techniques used to circumvent security measures;

.16 security equipment and systems and their operational limitations;

.17 methods of conducting audits, inspection, control and monitoring;

.18 methods of physical searches and non-intrusive inspections;

.19 security drills and exercises, including drills and exercises with port facilities; and

.20 assessment of security drills and exercises.

13.2 In addition the SSO should have adequate knowledge of, and receive training, in some or all of the following, as appropriate:

.1 the layout of the ship;

.2 the ship security plan and related procedures (including scenario-based training on how to respond);

.3 crowd management and control techniques;

.4 operations of security equipment and systems; and

.5 testing, calibration and whilst at sea maintenance of security equipment and systems.

13.3 Shipboard personnel having specific security duties should have sufficient knowledge and ability to perform their assigned duties, including, as appropriate:

.1 knowledge of current security threats and patterns;

.2 recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;

.3 recognition of characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security;

.4 techniques used to circumvent security measures;

.5 crowd management and control techniques;

.6 security related communications;

.7 knowledge of the emergency procedures and contingency plans;

.8 operations of security equipment and systems;

.9 testing, calibration and whilst at sea maintenance of security equipment and systems,

.10 inspection, control, and monitoring techniques; and

.11 methods of physical searches of persons, personal effects, baggage, cargo, and ship's stores.

13.4 All other shipboard personnel should have sufficient knowledge of and be familiar with relevant provisions of the SSP, including:

.1 the meaning and the consequential requirements of the different security levels;

.2 knowledge of the emergency procedures and contingency plans;

.3 recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;

.4 recognition, on a non discriminatory basis, of characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security; and

.5 techniques used to circumvent security measures.

Drills and Exercises

13.5 The objective of drills and exercises is to ensure that shipboard personnel are proficient in all assigned security duties at all security levels and the identification of any security related deficiencies, which need to be addressed.

13.6 To ensure the effective implementation of the provisions of the ship security plan, drills should be conducted at least once every three months. In addition, in cases where more than 25 percent of the ship's personnel has been changed, at any one time, with

personnel that has not previously participated in any drill on that ship, within the last 3 months, a drill should be conducted within one week of the change. These drills should test individual elements of the plan such as those security threats listed in paragraph 8.9.

13.7 Various types of exercises which may include participation of company security officers, port facility security officers, relevant authorities of Contracting Governments as well as ship security officers, if available, should be earned out at least once each calendar year with no more than 18 months between the exercises. These exercises should test communications, co-ordination, resource availability, and response. These exercises may be:

1. full scale or live;
2. tabletop simulation or seminar; or
3. combined with other exercises held such as search and rescue or emergency response exercises.

13.8 Company participation in an exercise with another Contracting Government should be recognised by the Administration.

14 PORT FACILITY SECURITY

Relevant guidance is provided under section 15, 16 and 18.

15 PORT FACILITY SECURITY ASSESSMENT

General

15.1 The Port Facility Security Assessment (PFSA) may be conducted by a Recognised Security Organisation (RSO).
However, approval of a completed PFSA should only be given by the relevant Contracting Government.

15.2 If a Contracting Government uses a RSO, to review or verify compliance of the PFSA, the RSO should not be associated with any other RSO that prepared or assisted in the preparation of that assessment.

15.3 A PFSA should address the following elements within a port facility:

1. physical security;
2. structural integrity;
3. personnel protection systems;
4. procedural policies;
5. radio and telecommunication systems, including computer systems and networks;
6. relevant transportation infrastructure;
7. utilities; and
8. other areas that may, if damaged or used for illicit observation, pose a risk to people, property, or operations within the port facility.

15.4 Those involved in a PFSA should be able to draw upon expert assistance in relation to:

1. knowledge of current security threats and patterns;

2. recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;
3. recognition, on a non-discriminatory basis, of characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security;
4. techniques used to circumvent security measures;
5. methods used to cause a security incident;
6. effects of explosives on structures and port facility services;
7. port facility security;
8. port business practices;
9. contingency planning, emergency preparedness and response;
10. physical security measures e.g. fences;
11. radio and telecommunications systems, including computer systems and networks;
12. transport and civil engineering; and
13. ship and port operations.

Identification and evaluation of important assets and infrastructure it is important to protect

15.5 The identification and evaluation of important assets and infrastructure is a process through which the relative importance of structures and installations to the functioning of the port facility can be established.
This identification and evaluation process is important because it provides a basis for focusing mitigation strategies on those assets and structures which it is more important to protect from a security incident.
This process should take into account potential loss of life, the economic significance of the port, symbolic value, and the presence of Government installations.

15.6 Identification and evaluation of assets and infrastructure should be used to prioritise their relative importance for protection.
The primary concern should be avoidance of death or injury. It is also important to consider whether the port facility, structure or installation can continue to function without the asset, and the extent to which rapid re-establishment of normal functioning is possible.

15.7 Assets and infrastructure that should be considered important to protect may include:

1. accesses, entrances, approaches, and anchorages, manoeuvring and berthing areas;
2. cargo facilities, terminals, storage areas, and cargo handling equipment;
3. systems such as electrical distribution systems, radio and telecommunication systems and computer systems and networks;
4. port vessel traffic management systems and aids to navigation;
5. power plants, cargo transfer piping, and water supplies;
6. bridges, railways, roads;
7. port service vessels, including pilot boats, tugs, lighters etc;
8. security and surveillance equipment and systems; and
9. the waters adjacent to the port facility.

15.8 The clear identification of assets and infrastructure is essential to the evaluation of the port facility's security requirements, the prioritisation of protective measures, and decisions concerning the allocation of resources to better protect the port facility.
The process may involve consultation with the relevant authorities relating to structures adjacent to the port facility which could cause damage within the facility or be used for the purpose of causing damage to the facility or for illicit observation of the facility or for diverting attention.
Identification of the possible threats to the assets and infrastructure and the likelihood of their occurrence, in order to establish and prioritise security measures

15.9 Possible acts that could threaten the security of assets and infrastructure, and the methods of carrying out those acts, should be identified to evaluate the vulnerability of a given asset or location to a security incident, and to establish and prioritise security requirements to enable planning and resource allocations.
Identification and evaluation of each potential act and its method should be based on various factors, including threat assessments by Government agencies.
By identifying and assessing threats those conducting the assessment do not have to rely on worst-case scenarios to guide planning and resource allocations.

15.10 The PFSA should include an assessment undertaken in consultation with the relevant national security organisations to determine:

1. any particular aspects of the port facility, including the vessel traffic using the facility, which make it likely to be the target of an attack;
2. the likely consequences in terms of loss of life, damage to property, economic disruption, including disruption to transport systems, of an attack on, or at, the port facility;
3. the capability and intent of those likely to mount such an attack; and
4. the possible type, or types, of attack.

producing an overall assessment of the level of risk against which security measures have to be developed.

15.11 The PFSA should consider all possible threats, which may include the following types of security incidents:

1. damage to, or destruction of, the port facility or of the ship, e.g. by explosive devices, arson, sabotage or vandalism;
2. hijacking or seizure of the ship or of persons on board;
3. tampering with cargo, essential ship equipment or systems or ship's stores;
4. unauthorised access or use including presence of stowaways;
5. smuggling weapons or equipment, including weapons of mass destruction;
6. use of the ship to carry those intending to cause a security incident and their equipment;
7. use of the ship itself as a weapon or as a means to cause damage or destruction;
8. blockage; of port entrances, locks, approaches etc; and
9. nuclear, biological and chemical attack.

15.12 The process should involve consultation with the relevant authorities relating to structures adjacent to the port facility which could cause damage within the facility or be

used for the purpose of causing damage to the facility or for illicit observation of the facility or for diverting attention.
Identification, selection, and prioritisation of countermeasures and procedural changes and their level of effectiveness in reducing vulnerability

15.13 The identification and prioritisation of countermeasures is designed to ensure that the most effective security measures are employed to reduce the vulnerability of a port facility or ship/port interface to the possible threats.

15.14 Security measures should be selected on the basis of factors such as whether they reduce the probability of an attack and should be evaluated using information that includes:

1. security surveys, inspections and audits;
2. consultation with port facility owners and operators, and owners/operators of adjacent structures if appropriate;
3. historical information on security incidents; and
4. operations within the port facility.

Identification of vulnerabilities

15.15 Identification of vulnerabilities in physical structures, personnel protection systems, processes, or other areas that may lead to a security incident can be used to establish options to eliminate or mitigate those vulnerabilities. For example, an analysis might reveal vulnerabilities in a port facility's security systems or unprotected infrastructure such as water supplies, bridges etc that could be resolved through physical measures, e.g. permanent barriers, alarms, surveillance equipment etc.

15.16 Identification of vulnerabilities should include consideration of:

1. waterside and shore-side access to the port facility and ships berthing at the facility;
2. structural integrity of the piers, facilities, and associated structures;
3. existing security measures and procedures, including identification systems;
4. existing security measures and procedures relating to port services and utilities;
5. measures to protect radio and telecommunication equipment, port services and utilities, including computer systems and networks;
6. adjacent areas that may be exploited during, or for, an attack;
7. existing agreements with private security companies providing waterside/shoreside security services;
8. any conflicting policies between safety and security measures and procedures;
9. any conflicting port facility and security duty assignments;
10. any enforcement and personnel constraints;
11. any deficiencies identified during training and drills; and
12. any deficiencies identified during daily operation, following incidents or alerts, the report of security concerns, the exercise of control measures, audits etc.

16 PORT FACILITY SECURITY PLAN

General

16.1 Preparation of the Port Facility Security Plan (PFSP) is the responsibility of the Port Facility Security Officer (PFSO).
While the PFSO need not necessarily personally undertake all the duties associated with the post the ultimate responsibility for ensuring that they are properly performed remains with the individual PFSO.

16.2 The content of each individual PFSP should vary depending on the particular circumstances of the port facility, or facilities, it covers.
The Port Facility Security (PFSA) will have identified the particular features of the port facility, and of the potential security risks, that have led to the need to appoint a PFSO and to prepare a PFSP.
'the preparation of the PFSP will require these features, and other local or national security considerations, to be addressed in the PFSP and for appropriate security measures to be established so as to minimise the likelihood of a breach of security and the consequences of potential risks.
Contracting Governments may prepare advice on the preparation and content of a PFSP.

16.3 All PFSPs should:

1. detail the security organisation of the port facility,
2. the organisation's links with other relevant authorities and , the neceSSAry communication systems to allow the effective continuous operation of the organisation and its links with others, including ships m port;
3. detail the basic security level 1 measures, both operational and physical, that will be in place;
4. detail the additional security measures that will allow the port facility to progress without delay to security level 2 and, when neceSSAry, to security level 3;
5. provide for regular review, or audit, of the PFSP and for its amendments in response to experience or changing circumstances; and
6. reporting procedures to the appropriate Contracting Governments contact points.

16.4 Preparation of an effective PFSP will rest on a thorough assessment of all issues that relate to the security of the port facility, including, in particular, a thorough appreciation of the physical and operational characteristics of the individual port facility.

16.5 Contracting Government should approve the PFSPs of the port facilities under their jurisdiction.
Contracting Governments should develop procedures to assess the continuing effectiveness of each PFSP and may require amendment of the PFSP prior to its initial approval or subsequent to its approval.
The PFSP should make provision for the retention of records of security incidents and threats, reviews, audits, training, drills and exercises as evidence of compliance with those requirements.

16.6 The security measures included in the PFSP should be in place within a reasonable period of the PFSP's approval and the PFSP should establish when each measure will be in place.
If there is likely to be any delay in their provision this should be discussed with the Contracting Government responsible for approval of the PFSP and satisfactory alternative temporary security measures that provide an equivalent level of security should be agreed to cover any interim period.

16.7 The use of firearms on or near ships and in port facilities may pose particular and significant safety risks, in particular in connection with certain dangerous or hazardous substances and should be considered very carefully.
In the event that a Contracting Government decides that it is necessary to use armed personnel in these areas, that Contracting Government should ensure that these personnel are duly authorised and trained in the use of their weapons and that they are aware of the specific risks to safety that are present in these areas.
If a Contracting Government authorises the use of firearms they should issue specific safety guidelines on their use.
The PFSP should contain specific guidance on this matter in particular with regard its application to ships carrying dangerous goods or hazardous substances.

Organisation and Performance of Port Facility Security Duties

16.8 In addition to the guidance given under section 16.3, the PFSP should establish the following which relate to all security levels:

1. the role and structure of the port facility security organisation;
2. the duties, responsibilities and training requirements of all port facility personnel with a security role and the performance measures needed to allow their individual effectiveness to be assessed;
3. the port facility security organisation's links with other national or local authorities with security responsibilities;
4. the communication systems provided to allow effective and continuous communication between port facility security personnel, ships in port and, when appropriate, with national or local authorities with security responsibilities;
5. the procedures or safeguards necessary to allow such continuous communications to be maintained at all times;
6. the procedures and practices to protect security sensitive information held in paper or electronic format;
7. the procedures to assess the continuing effectiveness of security measures, procedures and equipment, including identification of, and response to, equipment failure or malfunction;
8. the procedures to allow the submission, and assessment, of reports relating to possible breaches of security or security concerns;
9. procedures relating to cargo handling;
10. procedures covering the delivery of ship's stores;
11. the procedures to maintain, and update, records of dangerous goods and hazardous substances and their location within the port facility;
12. the means of alerting and obtaining the services of waterside patrols and specialist search teams, including bomb searches and underwater searches;

13. the procedures for assisting ship security officers in confirming the identity of those seeking to board the ship when requested; and
14. the procedures for facilitating shore leave for ship's personnel or personnel changes, as well as access of visitors to the ship including representatives of seafarers' welfare and labour organisations.

16.9 The remainder of this section addresses specifically the security measures that could be taken at each security level covering:

1. Access to the Port Facility;
2. Restricted Areas within the Port Facility;
3. Handling of Cargo;
4. Delivery of Ship's Stores;
5. Handling Unaccompanied Baggage; and
6. Monitoring the Security of the Port Facility.

Access to the Port Facility

16.10 The PFSP should establish the security measures covering all means of access to the port facility identified in the PFSA.

16.11 For each of these the PFSP should identify the appropriate locations where access restrictions or prohibitions should be applied for each of the security levels. For each security level the PFSP should specify the type of restriction or prohibition to be applied and the means of enforcing them.

16.12 The PFSP should establish for each security level the means of identification required to allow access to the port facility and for individuals to remain within the port facility without challenge, this may involve developing an appropriate identification system allowing for permanent and temporary identifications, for port facility personnel and for visitors respectively. Any port facility identification system should, when it is practicable to do so, be co-ordinated with that applying to ships that regularly use the port facility.
Passengers should be able to prove their identity by boarding passes, tickets, etc., but should not be permitted access to restricted areas unless supervised.
The PFSP should establish provisions to ensure that the identification systems are regularly updated, and that abuse of procedures should be subject to disciplinary action.

16.13 Those unwilling or unable to establish their identity and/or to confirm the purpose of their visit when requested to do so should be denied access to the port facility and their attempt to obtain access should be reported to the PFSO and to the national or local authorities with security responsibilities.

16.14 The PFSP should identify the locations where people, personal effects, and vehicle searches are to be undertaken. Such locations should be covered to facilitate continuous operation regardless of prevailing weather conditions, in accordance with the frequency laid down in the PFSP. Once subjected to search people, personal effects and vehicles should proceed directly to the restricted holding, embarkation or car loading areas.

16.15 The PFSP should establish separate locations for checked and unchecked persons and their effects and if possible separate areas for embarking/disembarking passengers,

ship's personnel and their effects to ensure that unchecked persons are not able to come in contact with checked persons.

16.16 The PFSP should establish the frequency of application of any access controls particularly if they are to be applied on a random, or occasional, basis.

Security Level 1

16.17 At security level 1, the PFSP should establish the control points where the following security measures may be applied:

1. restricted areas which should be bound by fencing or other barriers to a standard which should be approved by the Contracting Government;
2. checking identity of all persons seeking entry to the port facility in connection with a ship, including passengers, ship's personnel and visitors and confirming their reasons for doing so by checking, for example, joining instructions, passenger tickets, boarding passes, work orders, etc;
3. checking vehicles used by those seeking entry to the port facility in connection with a ship;
4. verification of the identity of port facility personnel and those employed within the port facility and their vehicles;
5. restricting access to exclude those not employed by the port facility or working within it, if they are unable to establish their identity;
6. undertaking searches of people, personal effects, vehicles and their contents; and
7. identification of any access points not in regular use which should be permanently closed and locked.

16.18 At security level 1, all those seeking access to the port facility should be liable to search. The frequency of such searches, including random searches, should be specified in the approved PFSP and should be specifically approved by the Contracting Government.
Unless there are clear security grounds for doing so, members of the ship's personnel should not be required to search their colleagues or their personal effects.
Any such search shall be undertaken in a manner which fully takes into account the human rights of the individual and preserves their basic human dignity.

Security Level 2

16.19 At security level 2, the PFSP should establish the additional security measures to be applied, which may include:

1. assigning additional personnel to guard access points and patrol perimeter barriers;
2. limiting the number of access points to the port facility, and identify those to be closed and the means of adequately securing them;
3. providing for means of impeding movement through the remaining access points, e.g. security barriers;
4. increasing the frequency of searches of persons, personal effects, and vehicle;

5. deny access to visitors who are unable to provide a verifiable justification for seeking access to the port facility; and
6. using of patrol vessels to enhance waterside security;

Security Level 3

16.20 At security level 3, the port facility should comply with instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The PFSP should detail the security measures which could be taken by the port facility, in close co-operation with those responding and the ships at the port facility, which may include:

.1 suspension of access to all, or part of, the port facility;
.2 granting access only to those responding to the security incident or threat thereof;
.3 suspension of pedestrian or vehicular movement within all, or part, of the port facility;
.4 increased security patrols within the port facility, if appropriate;
.5 suspension of port operations within all, or part, of the port facility;
.6 direction of vessel movements relating to all, or part, of the port facility; and
.7 evacuation of all, or part of, the port facility.

Restricted Areas within the Port Facility

16.21 The PFSP should identify the restricted areas to be established within the port facility, specify their extent, times of application, the security measures to be taken to control access to them and those to be taken to control activities within them. This should also include, in appropriate circumstances, measures to ensure that temporary restricted areas are security swept both before and after that area is established.
The purpose of restricted areas is to:

1. protect passengers, ship's personnel, port facility personnel and visitors, including those visiting in connection with a ship;
2. protect the port facility;
3. protect ships using, and serving, the port facility;
4. protect sensitive security locations and areas within the port facility,
5. to protect security and surveillance equipment and systems; and
6. protect cargo and ship's stores from tampering.

16.22 The PFSP should ensure that all restricted areas have clearly established security measures to control:

1. access by individuals;
2. the entry, parking, loading and unloading of vehicles;
3. movement and storage of cargo and ship's stores, and
4. unaccompanied baggage or personal effects.

16.23 The PFSP should provide that all restricted areas should be clearly marked indicating that access to the area is restricted and that unauthorised presence within the area constitutes a breach of security.

16.24 When automatic intrusion detection devices are installed they should alert a control centre which can respond to the triggering of an alarm.

16.25 Restricted areas may include:

1. shore and waterside areas immediately adjacent to the ship;
2. embarkation and disembarkation areas, passenger and ship's personnel holding and processing areas including search points;
3. areas where loading, unloading or storage of cargo and stores is undertaken;
4. locations where security sensitive information, including cargo documentation, is held;
5. areas where dangerous goods and hazardous substances are held;
6. vessel traffic management system control rooms, aids to navigation and port control buildings, including security and surveillance control rooms;
7. areas where security and surveillance equipment are stored or located;
8. essential electrical, radio and telecommunication, water and other utility installations; and
9. other locations in the port facility where access by vessels, vehicles and individuals should be restricted.

16.26 The security measures may extend, with the agreement of the relevant authorities, to restrictions on unauthorised access to structures from which the port facility can be observed.

Security Level 1

16.27 At security level 1, the PFSP should establish the security measures to be applied to restricted areas, which may include:

1. provision of permanent or temporary barriers to surround the restricted area whose standard should be accepted by the Contracting Government;
2. provision of access points where access can be controlled by security guards when in operation and which can be effectively locked or barred when not in use;
3. providing passes which must be displayed to identify individuals entitlement to be within the restricted area;
4. clearly marking vehicles allowed access to restricted areas;
5. providing guards and patrols;
6. providing automatic intrusion detection devices, or surveillance equipment or systems to detect unauthorised access into, or movement within restricted areas; and
7. control of the movement of vessels in the vicinity of ships using the port facility.

Security Level 2

16.28 At security level 2, the PFSP should establish the enhancement of the frequency and intensity of the monitoring of, and control of access to, restricted areas. The PFSP should establish the additional security measures, which may include:

1. enhancing the effectiveness of the barriers or fencing surrounding restricted areas, including the use of patrols or automatic intrusion detection devices;

2. reducing the number of access points to restricted areas and enhancing the controls applied at the remaining accesses;
3. restrictions on parking adjacent to berthed ships;
4. further restricting access to the restricted areas and movements and storage within them;
5. use of continuously monitored and recording surveillance equipment;
6. enhancing the number and frequency of patrols including waterside patrols undertaken on the boundaries of the restricted areas and within the areas;
7. establishing and restricting access to areas adjacent to the restricted areas; and
8. enforcing restrictions on access by unauthorised craft to the waters adjacent to ships using the port facility.

Security Level 3

16.29 At security level 3, the port facility should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The PFSP should detail the security measures which could be taken by the port facility, in close co-operation with those responding and the ships at the port facility, which may include:

1. setting up of additional restricted areas within the port facility in proximity to the security incident, or the believed location of the security threat, to which access is denied; and
2. preparing for the searching of restricted areas as part of a search of all, or part, of the port facility..

Handling of Cargo

16.30 The security measures relating to cargo handling should:

1. prevent tampering, and
2. prevent cargo that is not meant for carriage from being accepted and stored within the port facility.

16.31 The security measures should include inventory control procedures at access points to the port facility. Once within the port facility cargo should be capable of being identified as having been checked and accepted for loading onto a ship or for temporary storage in a restricted area while awaiting loading. It may be appropriate to restrict the entry of cargo to the port facility that does not have a confirmed date for loading.

Security Level 1

16.32 At security level 1, the PFSP should establish the security measures to be applied during cargo handling, which may include:
1. routine checking of cargo, cargo transport units and cargo storage areas within the port facility prior to, and during, cargo handling operations;
2. checks to ensure that cargo entering the port facility matches the delivery note or equivalent cargo documentation;
3. searches of vehicles; and
4. checking of seals and other methods used to prevent tampering upon entering the port facility and upon storage within the port facility.

16.33 Checking of cargo may be accomplished by some or all of the following means:

1. visual and physical examination; and
2. using scanning/detection equipment, mechanical devices, or dogs.

16.34 When there are regular, or repeated, cargo movement the Company Security Officer (CSO) or the Ship Security Officer (SSO) may, in consultation with the port facility, agree arrangements with shippers or others responsible for such cargo covering off site checking, sealing, scheduling, supporting documentation, etc. Such arrangements should be communicated to and agreed with the PFSO concern.

Security Level 2

16.35 At security level 2, the PFSP should establish the additional security measures to be applied during cargo handling to enhance control, which may include:

1. detailed checking of cargo, cargo transport units and cargo storage areas within the port facility;
2. intensified checks, as appropriate, to ensure that only the documented cargo enters the port facility, is temporarily stored there and then loaded onto the ship;
3. intensified searches of vehicles; and
4. increased frequency and detail in checking of seals and other methods used to prevent tampering.

16.36 Detailed checking of cargo may be accomplished by some or all of the following means:

1. increasing the frequency and detail of checking of cargo, cargo transport units and cargo storage areas within the port facility (visual and physical examination);
2. increasing the frequency of the use of scanning/detection equipment, mechanical devices, or dogs; and
3. co-ordinating enhanced security measures with the shipper or other responsible party in addition to an established agreement and procedures.

Security Level 3

16.37 At security level 3, the port facility should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The PFSP should detail the security measures which could be taken by the port facility, in close co-operation with those responding and the ships at the port facility, which may include:

1. restriction or suspension of cargo movements or operations within all, or part, of the port facility or specific ships; and
2. verifying the inventory of dangerous goods and hazardous substances held within the port facility and their location.

Delivery of Ship's Stores

16.38 The security measures relating to the delivery of ship's stores should:

1. ensure checking of ship's stores and package integrity;
2. prevent ship's stores from being accepted without inspection;
3. prevent tampering;
4. prevent ship's stores from being accepted unless ordered;
5. ensure searching the delivery vehicle; and
6. ensure escorting delivery vehicles within the port facility.

16.39 For ships regularly using the port facility it may be appropriate to establish procedures involving the ship, its suppliers and the port facility covering notification and timing of deliveries and their documentation. There should always be some way of confirming that stores presented for delivery are accompanied by evidence that they have been ordered by the ship.

Security Level 1

16.40 At security level l, the PFSP should establish the security measures to be applied to control the delivery of ship's stores, which may include:

1. checking of ship's stores;
2. advance notification as to composition of load, driver details and vehicle registration; and
3. searching the delivery vehicle.

16.41 Checking of ship's stores may be accomplished by some or all of the following means:

1. visual and physical examination; and
2. using scanning/detection equipment, mechanical devices or dogs.

Security Level 2

16.42 At security level 2, the PFSP should establish the additional security measures to be applied to enhance the control of the delivery of ship's stores, which may include:

1. detailed checking of ship's stores;
2. detailed searches of the delivery vehicles;
3. co-ordination with ship personnel to check the order against the delivery note prior to entry to the port facility; and
4. escorting the delivery vehicle within the port facility.

16.43 Detailed checking of ship's stores may be accomplished by some or all of the following means:

1. increasing the frequency and detail of searches of delivery vehicles;
2. increasing the use of scanning/detection equipment, mechanical devices, or dogs; and
3. restricting, or prohibiting, entry of stores that will not leave the port facility within a specified period.

Security Level 3

16.44 At security level 3, the port facility should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The PFSP should detail the security measures which could be taken by the port facility, in close co-operation with those responding and the ships at the port facility which may include preparation for restriction, or suspension, of the delivery of ship's stores within all, or part, of the port facility.

Handling Unaccompanied Baggage

16.45 The PFSP should establish the security measures to be applied to ensure that unaccompanied baggage (i.e. any baggage, including personal effects, which is not with the passenger or member of ship's personnel at the point of inspection or search) is identified and subjected to appropriate screening, including searching, before is allowed in the part facility and, depending on the storage arrangements, before it is transferred between the port-facility and the ship.
It is not envisaged that such baggage will be subjected to screening by both the port facility and the ship, and in cases where both are suitably equipped, the responsibility for screening should rest with the port facility.
Close co-operation with the ship is essential and steps should be taken to ensure that unaccompanied baggage is handled securely after screening.

Security Level 1

16.46 At security level 1, the PFSP should establish the security measures to be applied when handling unaccompanied baggage to ensure that unaccompanied baggage is screened or searched up to and including 100 percent, which may include use of x-ray screening.

Security Level 2

16.47 At security level 2, the PFSP should establish the additional security measures to be applied when handling unaccompanied baggage which should include 100 percent x-ray screening of all unaccompanied baggage.

Security Level 3

16.48 At security level 3, the port facility should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The PFSP should detail the security measures which could be taken by the port facility, in close co-operation with those responding and the ships at the port facility, which may include:

1. subjecting such baggage to more extensive screening, for example x-raying it from at least two different angles;
2. preparations for restriction or suspension of handling or unaccompanied baggage; and
3. refusal to accept unaccompanied baggage into the port facility.

Monitoring the Security of the Port Facility

16.49 The port facility security organisation should have the capability to monitor the port facility and its nearby approaches, on land and water, at all times, including the night hours and periods of limited visibility, the restricted areas within the port facility, the ships at the port facility and areas surrounding ships. Such monitoring can include use of:

1. lighting;
2. security guards, including foot, vehicle and waterborne patrols, and
3. automatic intrusion detection devices and surveillance equipment.

16.50 When used, automatic intrusion detection devices should activate an audible and/or visual alarm at a location that is continuously attended or monitored.

16.51 The PFSP should establish the procedures and equipment needed at each security level and the means of ensuring that monitoring equipment will be able to perform continually, including consideration of the possible effects of weather or of power disruptions.

Security Level 1

16.52 At security level 1, the PFSP should establish the security measures to be applied which may be a combination of lighting, security guards or use of security and surveillance equipment to allow port facility security personnel to:

1. observe the general port facility area, including shore and water-side accesses
2. to observe access points, barriers and restricted areas, and
3. allow port facility security personnel to monitor areas and movements adjacent to ships using the port facility, including augmentation of lighting provided by the ship itself.

Security Level 2

16.53 At security level 2, the PFSP should establish the additional security measures to be applied to enhance the monitoring and surveillance capability, which may include:

1. increasing the coverage and intensity of lighting and surveillance equipment, including the provision of additional lighting and surveillance coverage;
2. increasing the frequency of foot, vehicle or waterborne patrols, and
3. assigning additional security personnel to monitor and patrol.

Security Level 3

16.54 At security level 3, the port facility should comply with the instructions issued by those responding to the security incident or threat thereof. The PFSP should detail the security measures which could be taken by the port facility, in close co-operation with those responding and the ships at the port facility, which may include:

1. switching on all lighting within, or illuminating the vicinity of, the port facility;
2. switching on all surveillance equipment capable of recording activities within, or adjacent to, the port facility; and

3. maximising the length of time such surveillance equipment can continue to record.

Differing Security Levels

16.55 The PFSP should establish details of the procedures and security measures the port facility could adopt if the port facility is at a lower security level than that applying to a ship.

Activities not covered by the Code

16.56 The PFSP should establish details of the procedures and security measures the port facility should apply when:

.1 it is interfacing with a ship which has been at a port of a State which not a Contracting Government;
.2 it is interfacing with a ship to which this Code does not apply; and
.3 it is interfacing with fixed or floating platforms or mobile offshore drilling units on location.

Declarations of Security

16.57 The PFSP should establish the procedures to be followed when on the instructions of the Contracting Government the PFSO requests a Declaration of Security or when a DoS is requested by a ship.

Audit, Review and Amendment

16.58 The PFSP should establish how the PFSO intends to audit the continued effectiveness of the PFSP and the procedure to be followed to review, update or amend the PFSP.

16.59 The PFSP should be reviewed at the discretion of the PFSO. In addition it should be reviewed:

.1 if the PFSA relating to the port facility is altered;
.2 if an independent audit of the PFSP or the Contracting Government's testing of the port facility security organization identifies failings in the organization or questions the continuing relevance of significant element of the approved PFSP;
.3 following security incidents or threats thereof involving the port facility; and
.4 following changes in ownership or operational control of the port facility.

16.60 The PFSO can recommend appropriate amendments to the approved plan following any review of the plan. Amendments to the PFSP relating to:

.1 proposed changes which could fundamentally alter the approach adopted to maintaining the security of the port facility; and
.2 the removal, alteration or replacement of permanent barriers, security and surveillance equipment and systems etc., previously considered essential in maintaining the security of the port facility;

should be submitted to the Contracting Government that approved the original PFSP for their consideration and approval. Such approval can be given by, or on behalf of, the Contracting Government with, or without, amendments to the proposed changes.
On approval of the PFSP the Contracting Government should indicate which procedural or physical alterations have to be submitted to it for approval.

Approval of Port Facility Security Plans

16.61 PFSPs have to be approved by the relevant Contracting Government which should establish appropriate procedures to provide for:

.1 the submission of PFSPs to them;
.2 the consideration of PFSPs;
.3 the approval of PFSPs, with or without amendments;
.4 consideration of amendments submitted after approval, and
.5 procedures for inspecting or auditing the continuing relevance of the approved PFSP.

At all stages steps should be taken to ensure that the contents of the PFSP remains confidential.

Statement of Compliance of a Port Facility

16.62 The Contracting Government within whose territory a port facility is located may issue an appropriate Statement of Compliance of a Port Facility (SoCPF) indicating:

.1 the port facility;
.2 that the port facility complies with the provisions of chapter XI-2 and part A of the Code.
.3 the period of validity of the SoCPF which should be specified by the Contracting Governments but should not exceed five years; and
.4 the subsequent verification arrangements established by the Contracting Government and a confirmation when these are carried out.

16.63 The Statement of Compliance for Port Facility should be in form set out in the appendix to this Part of the Code. If the language used is not Spanish, French or English, the Contracting Government, if it considers it appropriate may also include a translation into one of these languages.

17 PORT FACILITY SECURITY OFFICER

17.1 In those exceptional instances where the ship security officer has questions about the validity of credentials of those seeking to board the ship for official purposes, the port facility security officer should assist.

17.2 The port facility security officer should not be responsible for routine confirmation of the identity of those seeking to board the ship.

In addition relevant guidance is provided under sections 15, 16 and 18.

18 TRAINING, DRILLS AND EXERCISES FOR PORT FACILITIES

18.1 The Port Facility Security Officer should have knowledge and receive training, in some or all of the following, as appropriate:

.1 security administration;
.2 relevant international conventions, codes and recommendations;
.3 relevant Government legislation and regulations;
.4 responsibilities and functions of other security organisations;
.5 methodology of port facility security assessment;
.6 methods of ship and port facility security surveys and inspections;
.7 ship and port operations and conditions;
.8 ship and port facility security measures;
.9 emergency preparedness and response and contingency planning;
.10 instruction techniques for security training and education, including security measures and procedures;
.11 handling sensitive security related information and security related communications;
.12 knowledge of current security threats and patterns;
.13 recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;
.14 recognition, on a non discriminatory basis, of characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten the security;
.15 techniques used to circumvent security measures;
.16 security equipment and systems, and their operational limitations;
.17 methods of conducting audits, inspection, control and monitoring;
.18 methods of physical searches and non-intrusive inspections;
.19 security drills and exercises, including drills and exercises with ships; and
.20 assessment of security drills and exercises.

18.2 Port facility personnel having specific security duties should have knowledge and receive training, in some or all of the following, as appropriate:

.1 knowledge of current security threats and patterns;
.2 recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;
.3 recognition of characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security;
.4 techniques used to circumvent security measures;
.5 crowd management and control techniques;
.6 security related communications;
.7 operations of security equipment and systems;
.8 testing, calibration and maintenance of security equipment and systems,
.9 inspection, control, and monitoring techniques; and
.10 methods of physical searches of persons, personal effects, baggage, cargo, and ship's stores.

18.3 All other port facility personnel should have knowledge of and be familiar with relevant provisions of the PFSP, in some or all of the following, as appropriate:
.1 the meaning and the consequential requirements of the different security levels;
.2 recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices;
.3 recognition of characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten the security; and

.4 techniques used to circumvent security measures.

Drills and exercises

18.4 The objective of drills and exercises is to ensure that port facility personnel are proficient in all assigned security duties, at all security levels, and to identify any security related deficiencies, which need to be addressed.

18.5 To ensure the effective implementation of the provisions of the port facility security plan, drills should be conducted at least every three months unless the specific circumstances dictate otherwise. These drills should test individual elements of the plan such as those security threats listed in paragraph 15.11.

18.6 Various types of exercises which may include participation of port facility security officers, in conjunction with relevant authorities of Contracting Governments, company security officers, or ship security officers, if available, should be carried out at least once each calendar year with no more than 18 months between the exercises. Requests for the participation of company security officers or ships security officers in joint exercise should be made bearing in mind the security and work implications for the ship. These exercises should test communication, co-ordination, resource availability and response. These exercises may be:

.1 full scale or live;
.2 tabletop simulation or seminar; or
.3 combined with other exercises held such as emergency response or other port State authority exercises.

19 VERIFICATION AND CERTIFICATION OF SHIPS

No additional guidance.

APPENDIX TO PART B

APPENDIX 1

Form of a Declaration of Security between a ship and a port facility [1]

DECLARATION OF SECURITY

Name of Ship:	
Port of Registry:	
IMO Number:	
Name of Port Facility:	

This Declaration of Security is valid from ……………….. until ……………., for the following activities ……………………..…………………………..

(list the activities with relevant details)

under the following security levels

Security level(s) for the ship:	
Security level(s) for the port facility:	

The port facility and ship agree to the following security measures and responsibilities to ensure compliance with the requirements of Part A of the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities.

	The affixing of the initials of the SSO or PFSO under these columns indicates that the activity will be done, in accordance with relevant approved plan, by	
Activity	The port facility:	The ship:
Ensuring the performance of all security duties		
Monitoring restricted areas to ensure that only authorized personnel have access		
Controlling access to the port facility		
Controlling access to the ship		
Monitoring of the port facility, including berthing areas and areas surrounding the ship		
Monitoring of the ship, including berthing areas and areas surrounding the ship		
Handling of cargo		
Delivery of ship's stores		
Handling unaccompanied baggage		
Controlling the embarkation of persons and their effects		
Ensuring that security communication is readily available between the ship and port facility		

The signatories to this agreement certify that security measures and arrangements for both the port facility and the ship during the specified activities meet the provisions of chapter XI-2 and Part A of Code that will be implemented in accordance with the provisions already stipulated in their approved plan or the specific arrangements agreed to and set out in the attached annex.

Dated at ……………………………………..…….on the……………………………………

[1] This form of Declaration of Security is for use between a ship and a port facility. If the Declaration of Security is to cover two ships this model should be appropriately modified.

Signed for and on behalf of	
the port facility:	the ship:
(Signature of Port Facility Security Officer)	*(Signature of Master or Ship Security Officer)*
Name and title of person who signed	
Name:	Name:
Title :	Title :

Contact Details

(to be completed as appropriate)

(indicate the telephone numbers or the radio channels or frequencies to be used)

for the port facility:	for the ship:
Port Facility	Master
Port Facility Security Officer	Ship Security Officer
	Company
	Company Security Officer

APPENDIX 2

Form of a Statement of Compliance of a Port Facility

STATEMENT OF COMPLIANCE OF A PORT FACILITY

(Official seal) (State)

Statement Number

Issued under the provisions of Part B of the

INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS AND OF PORT FACILITIES (ISPS CODE)

The Government of____

(name of the State)

Name of the Port Facility : ....

Address of the Port Facility : ....

THIS IS TO CERTIFY that the compliance of this port facility with the provisions of chapter XI-2 and part A of the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities (ISPS Code) has been verified and that this port facility operates in accordance with the approved Port Facility Security Plan. This plan has been approved for the following <specify the types of operations, types of ship or activities or other relevant information> (delete as appropriate):

Passenger ship
Passenger high speed craft
Cargo high speed craft
Bulk carrier
Oil tanker
Chemical tanker
Gas carrier
Mobile offshore Drilling Units
Cargo ships other than those referred to above

This Statement of Compliance is valid until ...., subject to verifications (as indicated overleaf)

Issued at..

(place of issue of the statement)

Date of issue............... ....

(Signature of the duly authorized official issuing the document)

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR VERIFICATIONS

The Government of <insert name of the State> has established that the validity of this Statement of Compliance is subject to <insert relevant details of the verifications (e.g. mandatory annual or unscheduled)>.

THIS IS TO CERTIFY that, during a verification carried out in accordance with paragraph B/16.62.4 of the ISPS Code, the port facility was found to comply with the relevant provisions of chapter XI-2 of the Convention and Part A of the ISPS Code.

1st VERIFICATION

Signed………………………..
(Signature of authorized official)
Place..
Date...

2nd VERIFICATION

Signed…………………………
(Signature of authorized official)
Place..
Date...

3rd VERIFICATION

Signed…………………………
(Signature of authorized official)
Place..
Date...

4th VERIFICATION

Signed…………………………
(Signature of authorized official)
Place
Date...

ΜΕΡΟΣ Β΄
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 1 ΣΤΗΝ ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΑΞΗ ΤΗΣ ΔΙΑΣΚΕΨΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗ 1 ΤΗΣ ΔΙΑΣΚΕΨΗΣ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΩΝ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΝ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974 ΟΠΩΣ ΥΙΟΘΕΤΗΘΗΚΕ ΣΤΙΣ 12 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2002

ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΣΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974

Η ΔΙΑΣΚΕΨΗ,

ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ τους σκοπούς και τις αρχές του χάρτη των Ηνωμένων Εθνών σχετικά με τη τήρηση της διεθνούς ειρήνης και της ασφάλειας και την προώθηση των φιλικών σχέσεων και τη συνεργασία μεταξύ των κρατών,

ΒΑΘΙΑ ΑΝΗΣΥΧΗ για την παγκόσμια κλιμάκωση των πράξεων της τρομοκρατίας σε όλες του τις μορφές, που διακινδυνεύουν ή παίρνουν τις αθώες ανθρώπινες ζωές, διακινδυνεύουν τις θεμελιώδεις ελευθερίες και εξασθενίζουν σοβαρά την αξιοπρέπεια της ανθρώπινης ύπαρξης,

ΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ τη σπουδαιότητα και τη σημασία της ναυτιλίας στο παγκόσμιο εμπόριο και την οικονομία και, επομένως, του καθορισμού για την προστασία της παγκόσμιας αλυσίδας ανεφοδιασμού ενάντια σε οποιαδήποτε παραβίαση ως αποτέλεσμα τρομοκρατικής επίθεσης ενάντια στα πλοία, λιμένες, παράκτια τερματικά ή άλλες εγκαταστάσεις,

ΘΕΩΡΩΝΤΑΣ ότι οι παράνομες πράξεις ενάντια στη ναυτιλία διακινδυνεύουν την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία των πρόσωπων και της ιδιοκτησίας, έχουν επιπτώσεις σοβαρές στη λειτουργία των θαλάσσιων υπηρεσιών και υπονομεύουν την εμπιστοσύνη των λαών του κόσμου στην ασφάλεια της θαλάσσιας ναυσιπλοΐας,

ΘΕΩΡΩΝΤΑΣ ότι το περιστατικό τέτοιων πράξεων είναι ένα θέμα σοβαρής ανησυχίας στη διεθνή κοινότητα συνολικά, επίσης αναγνωρίζοντας τη σημασία της αποδοτικής και οικονομικής μετακίνησης του παγκόσμιου εμπορίου,

ΕΧΟΝΤΑΣ ΠΕΙΣΘΕΙ για την επείγουσα ανάγκη να αναπτυχθεί η διεθνής συνεργασία μεταξύ Κρατών στην επινόηση και την έγκριση των αποτελεσματικών και πρακτικών μέτρων, επιπρόσθετα σε εκείνα που υιοθετήθηκαν ήδη από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (που αναφέρεται εφεξής ως ο Οργανισμός), για την αποτροπή και καταστολή των παράνομων πράξεων που κατευθύνονται ενάντια στη ναυτιλία υπό την ευρεία έννοιά του,

ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ την Απόφαση του Συμβουλίου Ασφαλείας Ηνωμένων Εθνών 1373 (2001), που υιοθετήθηκε στις 28 Σεπτεμβρίου 2001, που απαιτεί από τα κράτη να λάβουν μέτρα για την αποτροπή και την καταστολή των τρομοκρατικών ενεργειών, συμπεριλαμβανομένου την κλήση των κρατών για την πλήρη εφαρμογή των αντιτρομοκρατικών συμβάσεων,

ΣΗΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ τη συνεταιριστική δράση της G8 στην ασφάλεια των μεταφορών (ειδικότερα, Θαλάσσιο τμήμα ασφάλειας επ' αυτού), που επικυρώνεται από τους ηγέτες της G8 κατά τη διάρκεια της Συνόδου Κορυφής τους στο Kananaskis, Alberta (Καναδάς) τον Ιούνιο του 2002,

ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ το άρθρο VIII (c) της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα, 1974, όπως τροποποιήθηκε (εφεξής αναφερόμενη ως Σύμβαση), σχετικά με τη διαδικασία για την τροποποίηση της Σύμβασης από μια διάσκεψη των Συμβαλλομένων Κυβερνήσεων,

ΣΗΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ την Απόφαση Α.924 (22) που τιτλοφορείται "Αναθεώρηση των μέτρων και των διαδικασιών για την αποτροπή των πράξεων της τρομοκρατίας που απειλούν την ασφάλεια των επιβατών και του πληρώματος και την ασφάλεια των πλοίων", που υιοθετείται από τη συνέλευση του Οργανισμού στις 20 Νοεμβρίου 2001, η οποία, μεταξύ άλλων:

(α) αναγνωρίζει την ανάγκη για τον Οργανισμό να αναθεωρήσει, με την πρόθεση αναθεώρησης, των υπαρχόντων διεθνών νομικών και τεχνικών μέτρων, και που εξετάσει τα κατάλληλα νέα μέτρα, που αποτρέπουν και καταστέλλουν την τρομοκρατία ενάντια στα πλοία και που βελτιώνουν την ασφάλεια στο πλοίο και στην ξηρά προκειμένου που μειωθεί ο κίνδυνος για τους επιβάτες, το πλήρωμα και το μετά προσωπικό στα πλοία και στις περιοχές λιμένων και για τα πλοία και τα φορτία τους και

(β) ζητά από την Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας του Οργανισμού, τη νομική Επιτροπή και την Επιτροπή διευκόλυνσης υπό την καθοδήγηση του Συμβουλίου να αναλάβουν, σε μια βάση υψηλής προτεραιότητας, μια αναθεώρηση για να εξακριβώσουν εάν υπάρχει μια ανάγκη να ενημερωθούν τα όργανα που αναφέρονται στις παραγράφους του προοιμίου της προαναφερθείσης Απόφασης και οποιοδήποτε άλλο σχετικό όργανο του IMO κάτω από το πεδίο εφαρμογής τους ή/και να εγκριθούν άλλα μέτρα ασφάλειας και, λαμβάνοντας υπόψη μια τέτοια αναθεώρηση, να ληφθούν μέτρα ανάλογα με την περίπτωση

ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΖΟΝΤΑΣ την Απόφαση Α.584 (14) με τον τίτλο "Μέτρα για να αποτραπούν οι παράνομες πράξεις που απειλούν την ασφάλεια των πλοίων και την προστασία των επιβατών και του πληρώματός τους," Msc/Circ.443 για "Μέτρα για να αποτραπούν οι παράνομες πράξεις ενάντια στους επιβάτες και το πλήρωμα στα πλοία" και για "Την ασφάλεια των Επιβατηγών-Οχηματαγωγών" Msc/Circ.754 μεταξύ των οργάνων IMO σχετικών με το πεδίο εφαρμογής του ψηφίσματος Α.924 (22),

ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ την Απόφαση 5 με τον τίτλο "Μελλοντικές τροποποιήσεις στο Κεφάλαιο XI της Σύμβασης SOLAS του 1974 σχετικά με τα ειδικά μέτρα για να ενισχυθεί η ναυτιλιακή ασφάλεια", που υιοθετήθηκε από το 1994 στη Διάσκεψη των Συμβαλλομένων Κυβερνήσεων στη Διεθνή Σύμβαση για την ασφάλεια της ζωής Θάλασσα, 1974,

ΕΧΟΝΤΑΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙ τις τροποποιήσεις στο παράρτημα της Σύμβασης που προτάθηκε και κυκλοφόρησε σε όλα τα μέλη του Οργανισμού και σε όλες τις Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις της Σύμβασης,

1. ΥΙΟΘΕΤΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο VIII (c) (II) της Σύμβασης, τις τροποποιήσεις στο Παράρτημα της Σύμβασης, το κείμενο της οποίας δίνεται στο παράρτημα της παρούσης Απόφασης

2. ΚΑΘΟΡΙΖΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο VIII (b) (vi) (2) (bb) της Σύμβασης, ότι οι προαναφερθείσες τροποποιήσεις θα κριθούν για να έχουν γίνει αποδεκτές την 1η Ιανουαρίου 2004, εκτός αν, πριν από εκείνη την ημερομηνία, περισσότερα από ένα τρίτο των συμβαλλόμενων κυβερνήσεων στη Σύμβαση ή των Συμβαλλόμενων Κυβερνήσεων που οι συνδυασμένοι εμπορικοί στόλοι των οποίων απο-

τελούν πάνω από το 50% της ολικής χωρητικότητας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, έχουν δηλώσει τις αντιρρήσεις τους στις τροποποιήσεις

3. ΠΡΟΣΚΑΛΕΙ τις Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις στη Σύμβαση για να σημειώσούν ότι, σύμφωνα με το άρθρο VIII (b) (vii) (2) της Σύμβασης, οι εν λόγω τροποποιήσεις θα τεθούν σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2004 κατόπιν αποδοχή τους σύμφωνα με την παράγραφο 2 ανωτέρω

4. ΠΑΡΑΚΑΛΕΙ τον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού, σύμφωνα με το άρθρο VIII (b) (b) της Σύμβασης, να διαβιβάσει τα επικυρωμένα αντίγραφα της παρούσης Απόφασης και το κείμενο των τροποποιήσεων που περιλαμβάνονται στο παράρτημα όλων των συμβαλλόμενων κυβερνήσεων στη Σύμβαση

5. ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΠΑΡΑΚΑΛΕΙ τον Γενικό Γραμματέα να διαβιβάσει τα αντίγραφα της Απόφασης αυτής και του παραρτήματός της σε όλα τα μέλη του Οργανισμού, τα οποία δεν είναι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις στη Σύμβαση.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974 ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

Κανονισμός 19 - Απαιτήσεις μεταφοράς για τον ναυτιλιακά συστήματα και τον εξοπλισμό ναυσιπλοΐας

1. Τα υπάρχοντα εδάφια. 4,. 5 και. 6 της παραγράφου 2.4.2 αντικαθίστανται από το εξής:

".4 στην περίπτωση των πλοίων, εκτός από τα επιβατηγά πλοία και τα Δεξαμενόπλοια, Ολικής Χωρητικότητας 300 GT και πάνω αλλά λιγότερο από 50.000 GT, το αργότερο έως την πρώτη επιθεώρηση[1] εξοπλισμού ασφάλειας μετά από την 1η Ιουλίου 2004 ή μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2004, οποιοσδήποτε εμφανίζεται νωρίτερα και "

2. Η ακόλουθη νέα πρόταση προστίθεται στο τέλος του υπάρχοντος εδαφίου. 7 της παραγράφου 2.4:

"Στα πλοία που έχει εγκατασταθεί το AIS θα διατηρήσουν το AIS σε λειτουργία συνεχώς εκτός όπου οι διεθνείς συμφωνίες, οι κανόνες ή τα πρότυπα προβλέπουν την προστασία των πληροφοριών ναυσιπλοΐας."

ΚΕΦΑΛΑΙΟ XI

ΕΙΔΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΝΑ ΕΝΙΣΧΥΘΕΙ Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

3. Το κεφάλαιο XI αναριθμείται ως Κεφάλαιο XI-1.

Κανονισμός 3 - Αριθμός αναγνώρισης πλοίων

4. Το ακόλουθο κείμενο προστίθεται μετά από τον τίτλο του κανονισμού:

"(Οι παράγραφοι 4 και 5 ισχύουν για όλα τα πλοία για τα οποία ο παρών κανονισμός ισχύει. Για τα πλοία που κατασκευάζονται πριν από την 1η Ιουλίου 2004, θα συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις των παραγράφων 4 και 5 το αργότερο έως τον πρώτο προγραμματισμένο δεξαμενισμό του πλοίου μετά από την 1η Ιουλίου 2004)"

[1] *Η πρώτη επιθεώρηση εξοπλισμού ασφάλειας σημαίνει την πρώτη ετήσια επιθεώρηση, την πρώτη περιοδική επιθεώρηση ή την πρώτη επιθεώρηση ανανέωσης για τον εξοπλισμό ασφάλειας, οποιοσδήποτε οφείλεται πρώτα μετά από τις 31 Δεκεμβρίου 2004 και, επιπλέον, στην αρχική επιθεώρηση στην περίπτωση των πλοίων υπό κατασκευή,.*

5. Η υπάρχουσα παράγραφος 4 διαγράφεται και παρεμβάλλεται το παρακάτω νέο κείμενο:

"4. Ο αριθμός αναγνώρισης του πλοίου θα είναι μόνιμα χαραγμένος:

.1 σε μια ορατή θέση είτε στην πρύμνη του πλοίου είτε στην κάθε πλευρά της γάστρας, εγκαρσίως αριστερά και δεξιά, επάνω από τη βαθύτερη χαραγμένη ίσαλο γραμμή είτε στην πλευρά της υπερκατασκευής, αριστερά και δεξιά είτε στο μέτωπο της υπερκατασκευής είτε, στην περίπτωση των επιβατηγών πλοίων, επάνω σε μια οριζόντια επιφάνεια ορατή από τον αέρα και

.2 σε μια ευπρόσιτη θέση είτε σε ένα από τα ακραία εγκάρσια διαφράγματα των χώρων μηχανημάτων, όπως καθορίζεται στον κανονισμό II- 2/3.30, είτε σε ένα από τα στόμια κυτών είτε, στην περίπτωση των δεξαμενόπλοιων, στο χώρο αντλιοστασίου είτε, στην περίπτωση των πλοίων με χώρους οχημάτων, όπως καθορίζεται στον κανονισμό II- 2/3.41, σε ένα από τα ακραία εγκάρσια διαφράγματα του χώρου οχημάτων.

5.1 Η μόνιμος χάραξη θα είναι απλά ορατή, σαφής από οποιωνδήποτε άλλων χαράξεων στη γάστρα και θα χρωματιστεί με ένα αντιπαραβαλλόμενο χρώμα.

5.2 Η μόνιμος χάραξη που αναφέρεται στην παράγραφο 4.1 δεν θα είναι λιγότερο από 200 χιλ. στο ύψος. Η μόνιμος χάραξη που αναφέρεται στην παράγραφο 4.2 δεν θα είναι λιγότερο από 100 χιλ. στο ύψος. Το πλάτος των χαράξεων θα είναι ανάλογο με το ύψος.

5.3 Η μόνιμος χάραξη μπορεί να γίνει με ανασηκωμένη εγγραφή ή με κοπή της ή με κτύπημα στο κέντρο ή με οποιαδήποτε άλλη ισοδύναμη μέθοδο χάραξης του αριθμού αναγνώρισης πλοίου που εξασφαλίζει ότι η χάραξη δεν εξαλείφεται εύκολα.

5.4 Στα πλοία που κατασκευάζονται από υλικό εκτός από το χάλυβα ή το μέταλλο, η Αρχή θα εγκρίνει τη μέθοδο χάραξης του αριθμού αναγνώρισης πλοίων."

6 Ο ακόλουθος νέος κανονισμός 5 προστίθεται μετά από τον ισχύοντα κανονισμό 4:

Κανονισμός 5

Αρχείο Διαρκούς Σύνοψης

1. Κάθε πλοίο για το οποίο το κεφάλαιο αυτό εφαρμόζεται θα εφοδιασθεί με ένα **Αρχείο Διαρκούς Σύνοψης.**

2.1 Σκοπός του Αρχείου Διαρκούς Σύνοψης είναι στο να παρέχει επί του πλοίου ένα αρχείο της ιστορίας του πλοίου όσον αφορά τις πληροφορίες που καταγράφονται εκεί μέσα.

2.2 Για τα πλοία που είναι κατασκευασμένα πριν από την 1η Ιουλίου 2004, το Αρχείο Διαρκούς Σύνοψης, τουλάχιστον, θα παράσχει την ιστορία του πλοίου από την 1η Ιουλίου 2004.

3 Το Αρχείο Διαρκούς Σύνοψης θα εκδίδεται από τη Αρχή για κάθε πλοίο που έχει δικαίωμα να φέρει τη σημαία του και θα περιέχει τουλάχιστον, τις ακόλουθες πληροφορίες:

.1 το όνομα του κράτους την σημαία του οποίου το πλοίο έχει δικαίωμα να φέρει.

.2 την ημερομηνία κατά την οποία το πλοίο νηολογήθηκε στο κράτος εκείνο.

.3 τον αριθμό αναγνώρισης του πλοίου σύμφωνα με τον κανονισμό 3.

.4 το όνομα του πλοίου

.5 τον λιμένα νηολόγησης του πλοίου

.6 το όνομα του εγγεγραμμένου ιδιοκτήτη (ες) και την εγγεγραμμένη διεύθυνση (εις).
.7 το όνομα εγγεγραμμένου ναυλωτή (ες) "γυμνού πλοίου" και την καταχωρημένη διεύθυνση (εις), εφόσον ενδείκνυται.
.8 το όνομα της Εταιρείας, όπως καθορίζεται στον κανονισμό ΙΧ/1, την καταχωρημένη διεύθυνση και την διεύθυνση (εις) από όπου πραγματοποιεί δραστηριότητες διαχείρισης από πλευράς ασφάλειας.
.9 το όνομα του Νηογνώμονα που το πλοίο είναι ταξινομημένο.
.10 το όνομα της Αρχής ή της Συμβαλλόμενης Κυβέρνησης ή του Αναγνωρισμένου Οργανισμού που έχει εκδώσει το Έγγραφο Συμμόρφωσης (ή το Προσωρινό Έγγραφο Συμμόρφωσης) που καθορίζεται στον Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης στον Καν. ΙΧ/1, στην Εταιρεία που λειτουργεί το πλοίο και το όνομα του φορέα που έχει διενεργήσει τον έλεγχο βάσει του οποίου εκδόθηκε το έγγραφο, εκτός εάν είναι άλλος από αυτόν που εξέδωσε το έγγραφο.
.11 το όνομα της Αρχής ή της Συμβαλλόμενης Κυβέρνησης ή του Αναγνωρισμένου Οργανισμού που έχει εκδώσει το Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης (ή το Προσωρινό Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης) που καθορίζεται στον Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης στον Καν. ΙΧ/1, στο πλοίο και το όνομα του φορέα που έχει διενεργήσει τον έλεγχο βάσει του οποίου εκδόθηκε το πιστοποιητικό, εκτός εάν είναι άλλος από αυτόν που εξέδωσε το πιστοποιητικό.
.12 το όνομα της Αρχής ή της Συμβαλλόμενης Κυβέρνησης ή του Αναγνωρισμένου Οργανισμού που έχει εκδώσει το Διεθνές Πιστοποιητικό Ναυτικής Ασφαλείας Πλοίου (ή ένα Προσωρινό Διεθνές Πιστοποιητικό Ναυτικής Ασφαλείας Πλοίου), όπως καθορίζεται στον Κώδικα ΔΚΑΠΛΕ που αναφέρεται στον Κανονισμό ΧΙ- 2/1, στο πλοίο και το όνομα του φορέα που έχει διενεργήσει τον έλεγχο βάσει της οποίας εκδόθηκε το πιστοποιητικό, εκτός εάν είναι άλλος από αυτόν που εκδίδει το πιστοποιητικό και
.13 την ημερομηνία κατά την οποία το πλοίο έπαψε να είναι νηολογημένο με το Κράτος αυτό.

4.1 Οποιεσδήποτε αλλαγές σχετικά με τις καταχωρήσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 3.4 έως 3.12 θα καταγραφούν στο Αρχείο Διαρκούς Σύνοψης ώστε να παρασχεθούν οι ενημερωμένες και τρέχουσες πληροφορίες μαζί με την ιστορία των αλλαγών.

4.2 Σε περίπτωση οποιωνδήποτε αλλαγών σχετικά με τις καταχωρήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 4.1, η Αρχή θα εκδώσει, εφόσον είναι σχεδόν πρακτικά δυνατό αλλά όχι το αργότερο μέχρι τρεις μήνες από την ημερομηνία της αλλαγής, στα πλοία που έχουν το δικαίωμα να φέρουν τη σημαία της είτε μια αναθεωρημένη και ενημερωμένη έκδοση του Αρχείου Διαρκούς Σύνοψης ή τις κατάλληλες τροποποιήσεις επιπλέον.

4.3 Σε περίπτωση οποιωνδήποτε αλλαγών σχετικά με τις καταχωρήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 4.1, η Αρχή, εν αναμονή της έκδοσης μιας αναθεωρημένης και ενημερωμένης έκδοσης του Αρχείου Διαρκούς Σύνοψης, θα εξουσιοδοτήσει είτε την Εταιρεία όπως καθορίζεται στον κανονισμό ΙΧ/1, είτε τον Πλοίαρχο του πλοίου να τροποποιήσει το Αρχείο Διαρκούς Σύνοψης για να απεικονίσει τις αλλαγές.

5.1 Το Αρχείο Διαρκούς Σύνοψης θα είναι στην **Αγγλική, Γαλλική ή Ισπανική** γλώσσα. Επιπλέον μπορεί να περιληφθεί **μια μετάφραση** του Αρχείου Διαρκούς Σύνοψης στην επίσημη γλώσσα ή γλώσσες της Αρχής.

5.2 Το Αρχείο Διαρκούς Σύνοψης θα είναι στη μορφή που αναπτύσσεται από τον Οργανισμό και θα διατηρηθεί σύμφωνα με τις οδηγίες που αναπτύσσονται από τον Οργανισμό. Οποιεσδήποτε προηγούμενες καταχωρήσεις στο Αρχείο Διαρκούς Σύνοψης δεν θα τροποποιηθούν, διαγραφτούν ή, από καμιά άποψη, σβηστούν ή παραποιηθούν.

6. Όποτε ένα πλοίο μεταφέρεται στη σημαία ενός άλλου κράτους ή το πλοίο πωλείται σε έναν άλλο ιδιοκτήτη (ή αναλαμβάνεται από έναν άλλο ναυλωτή "γυμνού πλοίου") ή μια άλλη εταιρεία αναλαμβάνει την ευθύνη για τη λειτουργία του πλοίου, το Αρχείο Διαρκούς Σύνοψης θα παραμείνει στο πλοίο.

7. Όταν ένα πλοίο πρόκειται να μεταφερθεί στη σημαία ενός άλλου κράτους, η Εταιρεία θα ειδοποιήσει τη Αρχή για το όνομα του κράτους κάτω από την σημαία του οποίου το πλοίο πρόκειται να μεταφερθεί έτσι ώστε να μπορέσει η Αρχή να διαβιβάσει στο κράτος εκείνο ένα αντίγραφο του Συνεχούς Αρχείου Σύνοψης που καλύπτει την περίοδο κατά τη διάρκεια της οποίας το πλοίο ήταν κάτω από την αρμοδιότητά τους.

8. Όταν ένα πλοίο μεταφέρεται στη σημαία ενός άλλου κράτους η Κυβέρνηση του οποίου είναι Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση, η Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση του κράτους την σημαία του οποίου το πλοίο έφερε έως τώρα θα διαβιβάσει στη Αρχή το συντομότερο δυνατόν μετά από την πραγματοποίηση της μεταφοράς ένα αντίγραφο του σχετικού Συνεχούς Αρχείου Σύνοψης που καλύπτει την περίοδο κατά τη διάρκεια της οποίας το πλοίο ήταν κάτω από την αρμοδιότητά τους μαζί με οποιαδήποτε προηγούμενα Αρχεία Διαρκούς Σύνοψης που έχουν εκδοθεί στο πλοίο από άλλα κράτη.

9. Όταν ένα πλοίο μεταφέρεται στη σημαία ενός άλλου κράτους, η Αρχή θα επισυνάψει τα προηγούμενα Αρχεία Διαρκούς Σύνοψης στο Αρχείο Διαρκούς Σύνοψης που θα εκδώσει η Αρχή στο πλοίο για να παρέχει έτσι ένα αρχείο συνεχούς ιστορίας που αποσκοπείται από τον παρόντα κανονισμό.

10. Το Αρχείο Διαρκούς Σύνοψης θα διατηρηθεί στο πλοίο και θα είναι πάντα διαθέσιμο για επιθεώρηση."

6. Το ακόλουθο νέο κεφάλαιο ΧΙ-2 προστίθεται μετά από το αναριθμημένο κεφάλαιο ΧΙ-1:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΧΙ-2

ΕΙΔΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Κανονισμός 1

Ορισμοί

1. Για το σκοπό του κεφαλαίου αυτού, εκτός αν ρητά ορίζεται διαφορετικά:
.1 Ως "φορτηγό πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου" νοείται το φορτηγό πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου όπως ορίζεται στον κανονισμό ΙΧ/1.6.
.2 Ως "χημικό δεξαμενόπλοιο" νοείται το χημικό δεξαμενόπλοιο όπως ορίζεται στον κανονισμό VII/8.2.
.3 Ως "υγραεριοφόρο" νοείται το υγραεριοφόρο όπως ορίζεται στον κανονισμό VII/11.2.
.4 Ως "ταχύπλοο σκάφος" νοείται το σκάφος όπως ορίζεται στον κανονισμό Χ/1.2.

.5 Ως "κινητή μονάδα γεώτρησης ανοιχτής θαλάσσης" νοείται η μηχανικά προωθούμενη κινητή μονάδα γεώτρησης ανοιχτής θαλάσσης όπως ορίζεται στον κανονισμό IX/1, η οποία δεν βρίσκεται σε σταθερό σημείο.

.6 Ως "πετρελαιοφόρο δεξαμενόπλοιο" νοείται το πετρελαιοφόρο δεξαμενόπλοιο όπως ορίζεται στον κανονισμό II-1/2.12.

.7 Ως "εταιρεία" νοείται η εταιρεία όπως ορίζεται στον κανονισμό IX/1.

.8 Ως "διεπαφή πλοίου/λιμένα" νοούνται οι αλληλεπιδράσεις που λαμβάνουν χώρα όταν ένα πλοίο επηρεάζεται άμεσα και απευθείας από δράσεις στις οποίες περιλαμβάνεται η κίνηση προσώπων, εμπορευμάτων ή η παροχή λιμενικών υπηρεσιών προς ή από το πλοίο.

.9 Ως "λιμενική εγκατάσταση" νοείται ο χώρος, όπως ορίζεται από το συμβαλλόμενο κράτος ή την αρμόδια αρχή, όπου λαμβάνει χώρα η διασύνδεση πλοίου/λιμένα. Η Λιμενική Εγκατάσταση περιλαμβάνει περιοχές όπως τα αγκυροβόλια, οι θέσεις αναμονής και προσέγγισης από τη θάλασσα, κατά περίπτωση.

.10 Ως "δραστηριότητα μεταφόρτωσης από πλοίο σε πλοίο" νοείται κάθε δραστηριότητα μη συνδεόμενη με Λιμενική Εγκατάσταση, κατά την οποία λαμβάνει χώρα η μεταφορά εμπορευμάτων ή προσώπων από ένα πλοίο σε άλλο.

.11 Ως "αρμόδια αρχή" νοείται(ούνται) ο/οι οργανισμός/οί ή η/οι Αρχή/ές που αναγνωρίζεται/ονται, εντός του συμβαλλομένου κράτους, ως υπεύθυνοι/ες για τη διασφάλιση της εφαρμογής των διατάξεων του παρόντος κεφαλαίου που αφορούν την ασφάλεια Λιμενικής Εγκατάστασης και τη διασύνδεση πλοίου/λιμένα, από την άποψη της Λιμενικής Εγκατάστασης.

.12 Ως "διεθνής Κώδικας για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων" (Κώδικας ISPS) νοείται ο Διεθνής Κώδικας για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων ο οποίος απαρτίζεται από το μέρος A (οι διατάξεις του οποίου θεωρούνται υποχρεωτικές) και το μέρος B (οι διατάξεις του οποίου θεωρούνται συστατικές), όπως υιοθετήθηκε στις 12 Δεκεμβρίου 2002 με την απόφαση 2 της Διάσκεψης των συμβαλλομένων, στη Διεθνή Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα του 1974, κρατών, όπως ενδέχεται να έχει τροποποιηθεί από τον Οργανισμό, υπό την προϋπόθεση ότι:

.1 οι τροποποιήσεις του μέρους A του κώδικα υιοθετούνται, τίθενται σε ισχύ και εφαρμόζονται σύμφωνα με το άρθρο VIII της παρούσας Σύμβασης που αφορά στις διαδικασίες τροποποίησης οι οποίες εφαρμόζονται στο Παράρτημα εκτός από το κεφάλαιο I και

.2 οι τροποποιήσεις του μέρους B του κώδικα υιοθετούνται από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας σύμφωνα με τον εσωτερικό κανονισμό της.

.13 Ως "συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια" νοείται κάθε ύποπτη ενέργεια ή περίσταση η οποία απειλεί την ασφάλεια πλοίου, συμπεριλαμβανομένων κινητών μονάδων γεώτρησης ανοιχτής θαλάσσης και ταχυπλόων σκαφών, ή Λιμενικής Εγκατάστασης ή διασύνδεσης πλοίου/λιμένα ή δραστηριότητας μεταφόρτωσης από πλοίο σε πλοίο.

.14 Ως "επίπεδο ασφάλειας" νοείται ο προσδιορισμός του βαθμού επικινδυνότητας να λάβει χώρα απόπειρα ή συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια.

.15 Ως "Δήλωση Ασφάλειας" νοείται η συμφωνία που συνάπτεται μεταξύ ενός πλοίου και μιας Λιμενικής Εγκατάστασης ή ενός άλλου πλοίου διασυνδεόμενου με αυτό, στην οποία προσδιορίζονται τα μέτρα για την ασφάλεια τα οποία θα εφαρμόσει έκαστο συμβαλλόμενο μέρος.

.16 Ως "αναγνωρισμένος οργανισμός ασφάλειας" νοείται ο οργανισμός ο οποίος διαθέτει την απαραίτητη εμπειρογνωμοσύνη σε θέματα ασφάλειας και την απαραίτητη γνώση των λειτουργιών πλοίου και λιμένα και είναι εξουσιοδοτημένος να διενεργεί τις δραστηριότητες αξιολόγησης ή διαπίστωσης ή έγκρισης ή πιστοποίησης, οι οποίες απαιτούνται από το παρόν κεφάλαιο ή από το μέρος A του κώδικα ISPS.

2. Ο όρος "πλοίο", όταν χρησιμοποιείται στους κανονισμούς 3 έως 13, περιλαμβάνει κινητές μονάδες γεώτρησης ανοιχτής θαλάσσης και ταχύπλοα σκάφη.

3. Ο όρος "όλα τα πλοία", όταν χρησιμοποιείται στο παρόν κεφάλαιο, περιλαμβάνει όλα τα πλοία στα οποία εφαρμόζεται το παρόν κεφάλαιο.

4. Ο όρος "συμβαλλόμενα κράτη", όταν χρησιμοποιείται στους κανονισμούς 7 και 10 έως 13 αναφέρεται και στην αρμόδια αρχή.

Κανονισμός 2

Εφαρμογή

1. Το κεφάλαιο αυτό εφαρμόζεται:

.1 στους ακόλουθους τύπους πλοίων που εκτελούν διεθνείς πλόες:

.1.1 Επιβατηγά πλοία, περιλαμβανομένων και επιβατηγών ταχυπλόων σκαφών·

.1.2 φορτηγά πλοία, περιλαμβανομένων και ταχυπλόων σκαφών, 500 κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω·

.1.3 κινητές μονάδες γεώτρησης ανοιχτής θαλάσσης· και

.2 λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες εξυπηρετούν πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες.

2. Υπό την επιφύλαξη των διατάξεων της παραγράφου 1.2, τα συμβαλλόμενα κράτη αποφασίζουν το βαθμό εφαρμογής του παρόντος κεφαλαίου και των συναφών ενοτήτων του μέρους A του κώδικα ISPS στις ευρισκόμενες στην επικράτειά τους λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες, παρόλο που χρησιμοποιούνται κατά κύριο λόγο από πλοία τα οποία δεν εκτελούν διεθνείς πλόες, υποχρεούνται, περιστασιακά, να εξυπηρετούν πλοία τα οποία αφικνούνται ή αναχωρούν στο πλαίσιο διεθνή πλου.

2.1 Τα συμβαλλόμενα κράτη αποφασίζουν, σύμφωνα με την παράγραφο 2, βάσει αξιολόγησης της ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων η οποία διενεργείται σύμφωνα με τις διατάξεις του μέρους A του κώδικα ISPS.

2.2 Οι αποφάσεις των συμβαλλομένων κρατών, οι οποίες λαμβάνονται σύμφωνα με την παράγραφο 2 δεν θέτουν σε κίνδυνο το επιθυμητό επίπεδο ασφάλειας που προβλέπεται από το παρόν κεφάλαιο ή από το μέρος A του κώδικα ISPS.

3. Το κεφάλαιο αυτό δεν έχει εφαρμογή σε πολεμικά πλοία, σε βοηθητικά πολεμικά πλοία ή άλλα πλοία ανήκοντα σε συμβαλλόμενο κράτος ή διαχειριζόμενα από συμβαλλόμενο κράτος τα οποία χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε κρατική μη εμπορική υπηρεσία.

4. Καμιά διάταξη του παρόντος κεφαλαίου δεν θίγει τα δικαιώματα ή τις υποχρεώσεις των κρατών που υπαγορεύονται από το διεθνές δίκαιο.

Κανονισμός 3

Υποχρεώσεις των συμβαλλομένων κρατών όσον αφορά την ασφάλεια

1. Οι Αρχές ορίζουν επίπεδα ασφάλειας και διασφαλίζουν την παροχή πληροφοριών σχετικά με το επίπεδο ασφάλειας στα δικαιούμενα να φέρουν τη σημαία τους πλοία. Σε περίπτωση αλλαγής του επιπέδου ασφάλειας, οι πληροφορίες σχετικά με το επίπεδο ασφάλειας επικαιροποιούνται ως επιτάσσουν οι περιστάσεις.

2. Τα συμβαλλόμενα κράτη ορίζουν επίπεδα ασφάλειας και διασφαλίζουν την παροχή πληροφοριών σχετικά με το επίπεδο ασφάλειας στις λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες βρίσκονται στην επικράτειά τους και στα πλοία πριν από την είσοδό τους σε λιμένα ή κατά τη διάρκεια της παραμονής τους σε λιμένα εντός της επικράτειάς τους. Σε περίπτωση αλλαγής του επιπέδου ασφάλειας, οι πληροφορίες σχετικά με το επίπεδο ασφάλειας ενημερώνονται ως επιτάσσουν οι περιστάσεις.

Κανονισμός 4

Απαιτήσεις για εταιρείες και πλοία

1. Οι εταιρείες συμμορφώνονται με τις σχετικές απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου και του μέρους Α του κώδικα ISPS, λαμβανομένης υπόψη της καθοδήγησης που παρέχεται στο μέρος Β του κώδικα ISPS.

2. Τα πλοία συμμορφώνονται με τις σχετικές απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου και του μέρους Α του κώδικα ISPS, λαμβανομένης υπόψη της καθοδήγησης που παρέχεται στο μέρος Β του κώδικα ISPS, και η συμμόρφωσή τους διαπιστώνεται και πιστοποιείται σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο μέρος Α του κώδικα ISPS.

3. Πριν από την είσοδο σε λιμένα ή κατά την παραμονή σε λιμένα εντός της επικράτειας συμβαλλομένου κράτους, ένα πλοίο συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις σχετικά με το επίπεδο ασφάλειας το οποίο έχει ορίσει το συμβαλλόμενο κράτος, εφόσον το εν λόγω επίπεδο ασφάλειας είναι υψηλότερο από το επίπεδο ασφάλειας που έχει ορίσει η Αρχή για το συγκεκριμένο πλοίο.

4. Τα πλοία ανταποκρίνονται χωρίς υπερβολική καθυστέρηση σε οποιαδήποτε αλλαγή προς υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας.

5. Σε περίπτωση που ένα πλοίο δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου ή του μέρους Α του κώδικα ISPS ή δεν δύναται να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις σχετικά με το επίπεδο ασφάλειας που ορίζει η Αρχή ή άλλο συμβαλλόμενο κράτος και εφαρμόζεται στο πλοίο αυτό, τότε ενημερώνει την αρμόδια αρχή πριν από οποιαδήποτε διασύνδεση πλοίου/λιμένα ή πριν από την είσοδο σε λιμένα, ανάλογα με το ποια προηγείται.

Κανονισμός 5

Ειδική ευθύνη των εταιρειών

Η εταιρεία διασφαλίζει ότι ο πλοίαρχος διαθέτει πάντοτε επί του πλοίου πληροφορίες οι οποίες επιτρέπουν στα αρμόδια εξουσιοδοτημένα από συμβαλλόμενο κράτος όργανα να προσδιορίζουν:

.1 ποιος είναι υπεύθυνος για το διορισμό των μελών του πληρώματος ή άλλων ατόμων που απασχολούνται ή έχουν προσληφθεί υπό οποιαδήποτε ιδιότητα στο πλοίο για τις ανάγκες του εν λόγω πλοίου·

.2 ποιος είναι υπεύθυνος για τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τους πλόες που εκτελεί το πλοίο· και

.3 στις περιπτώσεις που το πλοίο εκτελεί πλόες σύμφωνα με τους όρους ναυλοσύμφωνου(ων), ποια είναι τα συμβαλλόμενα μέρη στο/στα ναυλοσύμφωνο(α).

Κανονισμός 6

Σύστημα προειδοποίησης ασφάλειας πλοίου

1. Όλα τα πλοία είναι εξοπλισμένα με σύστημα προειδοποίησης ασφάλειας πλοίου, ως εξής:

.1 τα πλοία τα οποία κατασκευάστηκαν την ή μετά την 1η Ιουλίου 2004·

.2 τα επιβατηγά πλοία, περιλαμβανομένων και επιβατηγών ταχυπλόων σκαφών, τα οποία κατασκευάστηκαν πριν από την 1η Ιουλίου 2004, το αργότερο κατά την πρώτη επιθεώρηση της ραδιοεγκατάστασης μετά την 1η Ιουλίου 2004·

.3 τα πετρελαιοφόρα δεξαμενόπλοια, τα χημικά δεξαμενόπλοια, τα υγραεριοφόρα, τα πλοία μεταφοράς χύμα φορτίου και τα ταχύπλοα σκάφη μεταφοράς φορτίου 500 κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω, τα οποία κατασκευάστηκαν πριν από την 1η Ιουλίου 2004, το αργότερο κατά την πρώτη επιθεώρηση της ραδιοεγκατάστασης μετά την 1η Ιουλίου 2004· και

.4 άλλα φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου 500 κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω, καθώς και οι κινητές μονάδες γεώτρησης ανοιχτής θαλάσσης που κατασκευάστηκαν πριν από την 1η Ιουλίου 2004, το αργότερο κατά την πρώτη επιθεώρηση της ραδιοεγκατάστασης μετά την 1η Ιουλίου 2006.

2. Το σύστημα προειδοποίησης ασφάλειας πλοίου, όταν είναι ενεργοποιημένο:

.1 ξεκινά και μεταδίδει προειδοποίηση ασφάλειας από το πλοίο στην ακτή προς αρμόδια αρχή την οποία έχει ορίσει η Αρχή, η οποία στις περιπτώσεις αυτές μπορεί να περιλαμβάνει την εταιρεία, προσδιορίζοντας το πλοίο, τη θέση του και υποδεικνύοντας ότι απειλείται ή διακυβεύεται η ασφάλεια του πλοίου·

.2 δεν στέλνει την προειδοποίηση ασφάλειας του πλοίου σε άλλα πλοία·

.3 δεν ενεργοποιεί κανένα συναγερμό επί του πλοίου· και

.4 συνεχίζει την προειδοποίηση ασφάλειας του πλοίου έως ότου απενεργοποιηθεί ή/και ρυθμιστεί εκ νέου.

3. Το σύστημα προειδοποίησης ασφάλειας πλοίου:

.1 μπορεί να ενεργοποιηθεί από τη γέφυρα ναυσιπλοΐας και από ένα τουλάχιστον άλλο σημείο· και

.2 πληροί πρότυπα επίδοσης τα οποία δεν είναι κατώτερα από τα πρότυπα που έχει εγκρίνει ο Οργανισμός.

4. Τα σημεία ενεργοποίησης του συστήματος προειδοποίησης ασφάλειας πλοίου καθορίζονται έτσι ώστε να προλαμβάνεται η ακούσια εκκίνηση της προειδοποίησης ασφάλειας του πλοίου.

5. Η συμμόρφωση με την απαίτηση για ένα σύστημα προειδοποίησης ασφάλειας πλοίου μπορεί να επιτυγχάνεται με τη χρήση της ραδιοεγκατάστασης με την οποία είναι εξοπλισμένο το πλοίο για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του κεφαλαίου IV, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται όλες οι απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

6. Όταν μια Αρχή λάβει ειδοποίηση από σύστημα προειδοποίησης ασφάλειας πλοίου, ενημερώνει αμέσως το/τα κράτος/η κοντά στο/α οποίο/α πλέει το πλοίο εκείνη τη στιγμή.

7. Όταν ένα συμβαλλόμενο κράτος λάβει ειδοποίηση από σύστημα προειδοποίησης ασφάλειας πλοίου το οποίο δεν έχει δικαίωμα να φέρει τη σημαία του, ενημερώνει αμέσως τη αρμόδια Αρχή και, εάν κρίνεται σκόπιμο, το/τα κράτος/η κοντά στο/α οποίο/α πλέει το πλοίο εκείνη τη στιγμή.

Κανονισμός 7

Απειλές για τα πλοία

1. Τα συμβαλλόμενα κράτη ορίζουν επίπεδα ασφάλειας και διασφαλίζουν την παροχή πληροφοριών σχετικά με το επίπεδο ασφάλειας στα πλοία που εκτελούν πλόες στα χωρικά τους ύδατα ή τα οποία έχουν γνωστοποιήσει την πρόθεσή τους να εισέλθουν στα χωρικά τους ύδατα.

2. Τα συμβαλλόμενα κράτη παρέχουν ένα σημείο επαφής μέσω του οποίου τα πλοία αυτά μπορούν να ζητούν συμβουλές ή βοήθεια και στο οποίο μπορούν να αναφέρουν οποιοδήποτε πρόβλημα ασφάλειας σχετικά με άλλα πλοία, κινήσεις ή ανακοινώσεις.

3. Σε περίπτωση που γίνεται αντιληπτός κίνδυνος επίθεσης, το ενδιαφερόμενο συμβαλλόμενο κράτος ενημερώνει τα ενδιαφερόμενα πλοία και τις Αρχές τους σχετικά με:

.1 το υφιστάμενο επίπεδο ασφάλειας·

.2 τα μέτρα ασφάλειας τα οποία πρέπει να θέσουν σε εφαρμογή τα ενδιαφερόμενα πλοία για να προστατευτούν από ενδεχόμενη επίθεση, σύμφωνα με τις διατάξεις του μέρους Α του κώδικα ISPS· και

.3 τα μέτρα ασφάλειας τα οποία έχει αποφασίσει να θέσει σε εφαρμογή το παράκτιο κράτος, κατά περίπτωση.

Κανονισμός 8

Κρίση πλοιάρχου περί ασφάλειας του πλοίου

1. Ο πλοίαρχος δεν περιορίζεται από την εταιρεία, τον ναυλωτή ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο στη λήψη ή την εκτέλεση οποιασδήποτε απόφασης που, κατά την επαγγελματική του κρίση, είναι απαραίτητη για τη συνεχή ασφάλεια του πλοίου. Η εξουσία αυτή περιλαμβάνει άρνηση της πρόσβασης προσώπων (εκτός εκείνων που είναι αρμόδια εξουσιοδοτημένα από συμβαλλόμενο κράτος) ή των προσωπικών ειδών τους και άρνηση φόρτωσης φορτίου, συμπεριλαμβανομένων δοχείων ή άλλων κλειστών μονάδων μεταφοράς φορτίου.

2. Εάν, κατά την επαγγελματική κρίση του πλοιάρχου, κατά τις δραστηριότητες του πλοίου προκύψει σύγκρουση μεταξύ οποιωνδήποτε απαιτήσεων ασφάλειας εφαρμοστέων στο πλοίο, ο πλοίαρχος θέτει σε εφαρμογή τις απαιτήσεις που είναι αναγκαίες για τη διατήρηση της ασφάλειας του πλοίου. Στις περιπτώσεις αυτές, ο πλοίαρχος μπορεί να θέτει σε εφαρμογή προσωρινά μέτρα ασφάλειας και ενημερώνει αμέσως την Αρχή και, κατά περίπτωση, το συμβαλλόμενο κράτος του λιμένα στον οποίο δραστηριοποιείται ή σκοπεύει να εισέλθει το πλοίο. Αυτά τα προσωρινά μέτρα ασφάλειας σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν περισσότερο ανάλογα με το ισχύον επίπεδο ασφάλειας. Στις περιπτώσεις αυτές, η Αρχή διασφαλίζει την επίλυση των συγκρούσεων και την ελαχιστοποίηση της πιθανότητας επανάληψης.

Κανονισμός 9

Μέτρα ελέγχου και συμμόρφωσης

1. Έλεγχος πλοίων σε λιμένα

1.1 Για τους σκοπούς του κεφαλαίου αυτού, κάθε πλοίο στο οποίο εφαρμόζεται το παρόν κεφάλαιο όταν βρίσκεται σε λιμένα άλλου συμβαλλομένου κράτους υπόκειται σε έλεγχο από αρμόδια εξουσιοδοτημένα από το κράτος αυτό όργανα, τα οποία ενδέχεται να είναι τα ίδια με εκείνα που διενεργούν τις δραστηριότητες του κανονισμού I/19. Ο έλεγχος αυτός περιορίζεται στη διαπίστωση της ύπαρξης επί του πλοίου έγκυρου Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πλοίου ή έγκυρου Προσωρινού Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πλοίου εκδοθέντος σύμφωνα με τις διατάξεις του μέρους Α του κώδικα ISPS ("Πιστοποιητικό"), το οποίο θα γίνεται δεκτό εφόσον είναι έγκυρο, εκτός εάν υπάρχουν βάσιμοι λόγοι που πείθουν ότι το πλοίο δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου ή του μέρους Α του κώδικα ISPS.

1.2 Όταν υπάρχουν τέτοιοι βάσιμοι λόγοι ή όταν δεν επιδεικνύεται το έγκυρο πιστοποιητικό όταν ζητείται, τα αρμόδια εξουσιοδοτημένα από το συμβαλλόμενο κράτος όργανα θα επιβάλλουν ένα οποιοδήποτε ή περισσότερα μέτρα ελέγχου σε σχέση με το συγκεκριμένο πλοίο, όπως ορίζεται στην παράγραφο 1.3. Κάθε επιβαλλόμενο μέτρο αυτού του είδους θα πρέπει να είναι ανάλογο, λαμβανομένης υπόψη της καθοδήγησης που παρέχεται στο μέρος Β του κώδικα ISPS.

1.3 Μέτρα ελέγχου αυτού του είδους είναι τα εξής: επιθεώρηση του πλοίου, καθυστέρηση του πλοίου, κράτηση του πλοίου, περιορισμός των δραστηριοτήτων, περιλαμβανομένης της κίνησης εντός του λιμένα ή εκδίωξη του πλοίου από τον λιμένα. Τα εν λόγω μέτρα ελέγχου μπορούν επιπρόσθετα ή εναλλακτικά να περιλαμβάνουν και άλλα ελάσσονα διοικητικά ή διορθωτικά μέτρα.

2. Πλοία τα οποία σκοπεύουν να εισέλθουν σε λιμένα άλλου συμβαλλομένου κράτους

2.1 Για τους σκοπούς του κεφαλαίου αυτού, ένα συμβαλλόμενο κράτος μπορεί να απαιτήσει από τα πλοία τα οποία σκοπεύουν να εισέλθουν στους λιμένες του να παρέχουν τις ακόλουθες πληροφορίες σε αρμόδια εξουσιοδοτημένα από το κράτος αυτό όργανα για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με το παρόν κεφάλαιο πριν από την είσοδο σε λιμένα με στόχο την αποφυγή της ανάγκης επιβολής μέτρων ή δράσεων ελέγχου:

.1 βεβαίωση ότι το πλοίο διαθέτει έγκυρο πιστοποιητικό και το όνομα της αρχής έκδοσης·

.2 το επίπεδο ασφάλειας στο οποίο δραστηριοποιείται το πλοίο·

.3 το επίπεδο ασφάλειας στο οποίο δραστηριοποιούταν το πλοίο σε οποιονδήποτε προηγούμενο λιμένα στον οποίο πραγματοποίησε διασύνδεση πλοίου/λιμένα εντός του χρονικού πλαισίου που ορίζεται στην παράγραφο 2.3·

.4 κάθε ειδικό ή πρόσθετο μέτρο ασφάλειας που λήφθηκε από το πλοίο σε οποιονδήποτε προηγούμενο λιμένα στον οποίο πραγματοποίησε διασύνδεση πλοίου/λιμένα εντός του χρονικού πλαισίου που ορίζεται στην παράγραφο 2.3·

.5 βεβαίωση ότι οι κατάλληλες διαδικασίες ασφάλειας πλοίου τηρήθηκαν κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε δραστηριότητας μεταφόρτωσης από πλοίο σε πλοίο εντός του χρονικού πλαισίου που ορίζεται στην παράγραφο 2.3· ή

.6 άλλες πρακτικές πληροφορίες σε σχέση με την ασφάλεια (αλλά όχι λεπτομέρειες σχετικά με το Σχέδιο Ασφάλειας του πλοίου), λαμβανομένης υπόψη της καθοδήγησης που παρέχεται στο μέρος Β του κώδικα ISPS.

Εάν ζητηθούν από το συμβαλλόμενο κράτος, το πλοίο ή η εταιρεία οφείλουν να επιβεβαιώνουν τις ανωτέρω απαιτούμενες πληροφορίες κατά τρόπο αποδεκτό από το συμβαλλόμενο κράτος.

2.2 Κάθε πλοίο στο οποίο εφαρμόζεται το παρόν κεφάλαιο, το οποίο σκοπεύει να εισέλθει σε λιμένα άλλου συμβαλλομένου κράτους παρέχει τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 2.1 όταν του ζητηθούν από αρμόδια εξουσιοδοτημένα από το κράτος αυτό όργανα. Ο πλοίαρχος μπορεί να αρνηθεί να παράσχει τις πληροφορίες αυτές, εν γνώσει ότι η άρνηση αυτή ενδέχεται να έχει ως αποτέλεσμα άρνηση της εισόδου στον λιμένα.

2.3 Το πλοίο τηρεί αρχεία των πληροφοριών που αναφέρονται στην παράγραφο 2.1 για τις τελευταίες 10 στάσεις σε λιμενικές εγκαταστάσεις.

2.4 Εάν, μετά τη λήψη των πληροφοριών που αναφέρονται στην παράγραφο 2.1, τα αρμόδια εξουσιοδοτημένα από το συμβαλλόμενο κράτος του λιμένα στον οποίο σκοπεύει να εισέλθει το πλοίο όργανα, έχουν βάσιμους λόγους να πιστεύουν ότι το πλοίο δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου ή του μέρους Α του κώδικα ISPS, τα όργανα αυτά επιχειρούν να δημιουργήσουν δίαυλο επικοινωνίας με την Αρχή και μεταξύ του πλοίου και της Αρχής, προκειμένου να αποκατασταθεί η μη συμμόρφωση. Εάν η επικοινωνία αυτή δεν καταλήξει σε αποκατάσταση ή υπάρχουν βάσιμοι λόγοι που πείθουν ότι για κάποιον άλλο λόγο το πλοίο δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου ή του μέρους Α του κώδικα ISPS, τα όργανα δύνανται να προβούν σε ενέργειες σχετικά με το πλοίο, όπως ορίζεται στην παράγραφο 2.5. Κάθε τέτοια ενέργεια πρέπει να είναι αναλογική, λαμβανομένης υπόψη της καθοδήγησης που παρέχεται στο μέρος Β του κώδικα ISPS.

2.5 Οι ενέργειες αυτές είναι οι εξής:

.1 απαίτηση για αποκατάσταση της μη συμμόρφωσης

.2 απαίτηση να προχωρήσει το πλοίο σε συγκεκριμένη θέση των χωρικών ή των εσωτερικών υδάτων του συμβαλλομένου κράτους

.3 επιθεώρηση του πλοίου, εάν το πλοίο βρίσκεται στα χωρικά ύδατα του συμβαλλομένου κράτους του λιμένα στον οποίο σκοπεύει να εισέλθει το πλοίο ή

.4 άρνηση εισόδου στον λιμένα.

Πριν προβεί στις ενέργειες αυτές, το συμβαλλόμενο κράτος ενημερώνει το πλοίο σχετικά με τις προθέσεις του. Μετά την ενημέρωση αυτή, ο πλοίαρχος μπορεί να αποσύρει την πρόθεση εισόδου στον λιμένα αυτόν. Στις περιπτώσεις αυτές δεν ισχύει ο παρών κανονισμός.

3. Πρόσθετες διατάξεις

3.1 Σε περίπτωση:

.1 επιβολής οποιουδήποτε μέτρου ελέγχου, εκτός ελάσσονος διοικητικού ή διορθωτικού μέτρου, το οποίο αναφέρεται στην παράγραφο 1.3 ή

.2 οποιασδήποτε από τις ενέργειες της παραγράφου 2.5, αρμόδια εξουσιοδοτημένο από το συμβαλλόμενο κράτος όργανο ενημερώνει αμέσως εγγράφως την Αρχή προσδιορίζοντας τα μέτρα ελέγχου που έχουν επιβληθεί ή τις ενέργειες στις οποίες έχει προβεί και τους λόγους για τους οποίους κατέστησαν αναγκαία. Το συμβαλλόμενο κράτος το οποίο επιβάλλει τα μέτρα ελέγχου ή προβαίνει στις ενέργειες ενημερώνει επίσης τον αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας ο οποίος εξέδωσε το πιστοποιητικό που σχετίζεται με το ενδιαφερόμενο πλοίο και τον Οργανισμό σε περίπτωση επιβολής οποιουδήποτε μέτρου ελέγχου ή ενέργειας αυτού του είδους.

3.2 Σε περίπτωση άρνησης της εισόδου σε λιμένα ή εκδίωξης του πλοίου από λιμένα, οι αρχές του κράτους λιμένα κοινοποιούν τα πραγματικά γεγονότα στις αρχές του κράτους των επόμενων λιμένων στάσης, όταν είναι γνωστοί, ή σε οποιαδήποτε ενδιαφερόμενα παράκτια κράτη, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που θα καταρτίσει ο Οργανισμός. Θα διασφαλίζεται ή εχεμύθεια και η ασφάλεια της κοινοποίησης αυτής.

3.3 Άρνηση της εισόδου σε λιμένα, σύμφωνα με τις παραγράφους 2.4 και 2.5, ή εκδίωξη από λιμένα, σύμφωνα με τις παραγράφους 1.1 έως 1.3, επιβάλλεται μόνο στις περιπτώσεις που τα αρμόδια εξουσιοδοτημένα από το συμβαλλόμενο κράτος όργανα έχουν βάσιμους λόγους να πιστεύουν ότι το πλοίο αποτελεί άμεση απειλή για την ασφάλεια προσώπων, πλοίων ή άλλων περιουσιακών στοιχείων και δεν υπάρχουν άλλα ενδεδειγμένα μέσα για την άρση της απειλής αυτής.

3.4 Τα μέτρα ελέγχου που αναφέρονται στην παράγραφο 1.3 και οι ενέργειες που αναφέρονται στην παράγραφο 2.5, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, θα επιβάλλονται μόνον έως ότου αποκατασταθεί, κατά τρόπο ικανοποιητικό για το συμβαλλόμενο κράτος, η μη συμμόρφωση η οποία καθιστά αναγκαία τα μέτρα ελέγχου ή τις ενέργειες, λαμβανομένων υπόψη των δράσεων που ενδεχομένως προτείνονται από την Αρχή.

3.5 Όταν τα συμβαλλόμενα κράτη διενεργούν έλεγχο σύμφωνα με την παράγραφο 1 ή αναλαμβάνουν δράση σύμφωνα με την παράγραφο 2:

.1 θα καταβάλλεται κάθε δυνατή προσπάθεια για την αποφυγή αδικαιολόγητης κράτησης ή καθυστέρησης του πλοίου. Ως εκ τούτου, εάν ένα πλοίο τελέσει υπό κράτηση ή καθυστερήσει αδικαιολόγητα, θα δικαιούται αποζημίωση για οποιαδήποτε απώλεια ή ζημία επέλθει και

.2 δεν θα εμποδίζεται η αναγκαία πρόσβαση στο πλοίο σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης ή για ανθρωπιστικούς λόγους και για λόγους ασφάλειας.

Κανονισμός 10

Απαιτήσεις για τις λιμενικές εγκαταστάσεις

1. Οι λιμενικές εγκαταστάσεις συμμορφώνονται με τις σχετικές απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου και του μέρους Α του κώδικα ISPS, λαμβανομένης υπόψη της καθοδήγησης που παρέχεται στο μέρος Β του κώδικα ISPS.

2. Τα συμβαλλόμενα κράτη, στην επικράτεια των οποίων υπάρχουν λιμενικές εγκαταστάσεις στις οποίες εφαρμόζεται ο παρών κανονισμός, διασφαλίζουν ότι:

.1 διενεργούνται, αναθεωρούνται και εγκρίνονται εκτιμήσεις της ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων σύμφωνα με τις διατάξεις του μέρους Α του κώδικα ISPS · και

.2 εκπονούνται, αναθεωρούνται, εγκρίνονται και τίθενται σε εφαρμογή σχέδια ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων σύμφωνα με τις διατάξεις του μέρους Α του κώδικα ISPS.

3. Τα συμβαλλόμενα κράτη καθορίζουν και κοινοποιούν τα μέτρα που πρέπει να περιλαμβάνει ένα Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης για τα διάφορα επίπεδα ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένης της περίπτωσης αναγκαίας υποβολής Δήλωσης Ασφάλειας.

Κανονισμός 11

Εναλλακτικές συμφωνίες ασφάλειας

1. Τα συμβαλλόμενα κράτη δύνανται, κατά την εφαρμογή του παρόντος κεφαλαίου και του μέρους Α του κώδικα ISPS, να συνάπτουν εγγράφως διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες με άλλα συμβαλλόμενα κράτη, σχετικά με εναλλακτικές ρυθμίσεις ασφάλειας οι οποίες καλύπτουν βραχείς διεθνείς πλόες σε καθορισμένες διαδρομές μεταξύ λιμενικών εγκαταστάσεων που βρίσκονται στην επικράτειά τους.

2. Καμία συμφωνία αυτού του είδους δεν θέτει σε κίνδυνο το επίπεδο ασφάλειας άλλων πλοίων ή λιμενικών εγκαταστάσεων που δεν καλύπτονται από τη συμφωνία.

3. Κανένα πλοίο που καλύπτεται από συμφωνία αυτού του είδους δεν συμμετέχει σε δραστηριότητες μεταφόρτωσης από πλοίο σε πλοίο με πλοίο που δεν καλύπτεται από τη συμφωνία.

4. Οι συμφωνίες αυτές αναθεωρούνται περιοδικά, λαμβανομένων υπόψη της αποκτηθείσης εμπειρίας και οποιωνδήποτε αλλαγών στις ιδιαίτερες συνθήκες ή των εκτιμούμενων απειλών για την ασφάλεια των πλοίων, των λιμενικών εγκαταστάσεων ή των διαδρομών που καλύπτονται από τη συμφωνία.

Κανονισμός 12

Ισοδύναμες ρυθμίσεις ασφάλειας

1. Μια Αρχή δύναται να επιτρέπει σε συγκεκριμένο πλοίο ή ομάδα πλοίων που έχει/έχουν το δικαίωμα να φέρουν τη σημαία της να εφαρμόζει/ουν άλλα μέτρα ασφάλειας, ισοδύναμα με εκείνα που ορίζονται στο παρόν κεφάλαιο ή στο μέρος Α του κώδικα ISPS, υπό την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω μέτρα ασφάλειας είναι τουλάχιστον το ίδιο αποτελεσματικά με τα μέτρα που ορίζονται στο παρόν κεφάλαιο ή στο μέρος Α του κώδικα ISPS. Η Αρχή η οποία επιτρέπει αυτά τα μέτρα ασφάλειας κοινοποιεί στον Οργανισμό τις σχετικές λεπτομέρειες.

2. Κατά την εφαρμογή του παρόντος κεφαλαίου και του μέρους Α του κώδικα ISPS, ένα συμβαλλόμενο κράτος δύναται να επιτρέπει σε συγκεκριμένη Λιμενική Εγκατάσταση ή ομάδα λιμενικών εγκαταστάσεων εντός της επικράτειάς του, εκτός εκείνων που καλύπτονται από συμφωνία η οποία συνάφθηκε σύμφωνα με τον κανονισμό 11, να εφαρμόζει/ουν άλλα μέτρα ασφάλειας ισοδύναμα με εκείνα που ορίζονται στο παρόν κεφάλαιο ή στο μέρος Α του κώδικα ISPS, υπό την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω μέτρα ασφάλειας είναι τουλάχιστον το ίδιο αποτελεσματικά με τα μέτρα που ορίζονται στο παρόν κεφάλαιο ή στο μέρος Α του κώδικα ISPS. Το συμβαλλόμενο κράτος, το οποίο επιτρέπει αυτά τα μέτρα ασφάλειας, κοινοποιεί στον Οργανισμό τις σχετικές λεπτομέρειες.

Κανονισμός 13

Κοινοποίηση των πληροφοριών

1. Τα συμβαλλόμενα κράτη, το αργότερο έως την 1η Ιουλίου 2004, θα κοινοποιήσουν στον Οργανισμό και θα καταστήσουν διαθέσιμα για την πληροφόρηση εταιρειών και πλοίων τα εξής:

.1 τα ονόματα και τα στοιχεία επικοινωνίας της/των εθνικής/ών αρχής/ών που είναι αρμόδια/ες για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων ·

.2 τις θέσεις εντός της επικράτειάς τους οι οποίες καλύπτονται από εγκεκριμένα σχέδια ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων ·

.3 τα ονόματα και τα στοιχεία επικοινωνίας εκείνων που έχουν διοριστεί για να βρίσκονται σε διαρκή διαθεσιμότητα προκειμένου να λαμβάνουν και να ενεργούν σύμφωνα με τις προειδοποιήσεις ασφάλειας από πλοίο στην ακτή που αναφέρονται στον κανονισμό 6.2.1 ·

.4 τα ονόματα και τα στοιχεία επικοινωνίας εκείνων που έχουν διοριστεί για να βρίσκονται σε διαρκή διαθεσιμότητα προκειμένου να λαμβάνουν και να ενεργούν σύμφωνα με οποιαδήποτε ανακοίνωση από συμβαλλόμενο κράτος το οποίο εφαρμόζει τα μέτρα ελέγχου και συμμόρφωσης που αναφέρονται στον κανονισμό 9.3.1 · και

.5 τα ονόματα και τα στοιχεία επικοινωνίας εκείνων που έχουν διοριστεί για να βρίσκονται σε διαρκή διαθεσιμότητα προκειμένου να παρέχουν συμβουλές ή βοήθεια σε πλοία και στους οποίους τα πλοία μπορούν να αναφέρουν οποιαδήποτε προβλήματα ασφάλειας αναφέρονται στον κανονισμό 7.2 ·

και, εν συνεχεία, θα ενημερώνουν τις πληροφορίες αυτές κάθε φορά που υπάρχουν σχετικές αλλαγές. Ο Οργανισμός θα δημοσιοποιεί τα στοιχεία αυτά σε άλλα συμβαλλόμενα κράτη προς ενημέρωση των αρμοδίων οργάνων τους.

2. Τα συμβαλλόμενα κράτη, το αργότερο έως την 1η Ιουλίου 2004, θα κοινοποιήσουν στον Οργανισμό τα ονόματα και τα στοιχεία επικοινωνίας οποιουδήποτε αναγνωρισμένου οργανισμού ασφάλειας ο οποίος είναι εξουσιοδοτημένος να ενεργεί για λογαριασμό τους, μαζί με λεπτομέρειες σχετικά με τις ειδικές ευθύνες και τις συνθήκες της αρμοδιότητας με την οποία έχουν επιφορτιστεί οι οργανισμοί αυτοί. Οι πληροφορίες αυτές θα ενημερώνονται κάθε φορά που υπάρχουν σχετικές αλλαγές. Ο Οργανισμός θα δημοσιεύει τα στοιχεία αυτά σε άλλα συμβαλλόμενα κράτη προς ενημέρωση των αρμοδίων οργάνων τους.

3. Τα συμβαλλόμενα κράτη, το αργότερο έως την 1η Ιουλίου 2004, θα κοινοποιήσουν στον Οργανισμό κατάλογο στον οποίο θα αναφέρονται τα εγκεκριμένα σχέδια ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων για τις λιμενικές εγκαταστάσεις που βρίσκονται εντός της επικράτειάς τους μαζί με τη θέση ή τις θέσεις που καλύπτονται από κάθε εγκεκριμένο Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης και την αντίστοιχη ημερομηνία έγκρισης και, εν συνε-

χεία, θα κοινοποιούν, κάθε φορά που λαμβάνει χώρα μία από τις κατωτέρω αλλαγές, τα εξής:

.1 ότι πρόκειται να γίνουν αλλαγές ή ότι έχουν γίνει αλλαγές στη θέση ή στις θέσεις που καλύπτονται από εγκεκριμένο Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης. Στις περιπτώσεις αυτές, στις πληροφορίες που θα κοινοποιούνται θα προσδιορίζονται οι αλλαγές στη θέση ή στις θέσεις που καλύπτονται από το σχέδιο και η ημερομηνία πραγματοποίησης ή εφαρμογής των αλλαγών·

.2 ότι πρόκειται να ανακληθεί ή έχει ανακληθεί εγκεκριμένο Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης το οποίο περιλαμβανόταν στον κατάλογο που υποβλήθηκε στον Οργανισμό. Στις περιπτώσεις αυτές, στις πληροφορίες που θα κοινοποιούνται θα προσδιορίζεται η ημερομηνία ανάκλησης. Στις περιπτώσεις αυτές, η κοινοποίηση προς τον Οργανισμό θα πραγματοποιείται το συντομότερο δυνατόν · και

.3 ότι πρόκειται να γίνουν προσθήκες στον κατάλογο των εγκεκριμένων σχεδίων ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων. Στις περιπτώσεις αυτές, στις πληροφορίες που θα κοινοποιούνται θα προσδιορίζονται η θέση ή οι θέσεις που καλύπτονται από το σχέδιο και η ημερομηνία έγκρισης.

4. Τα συμβαλλόμενα κράτη, ανά πενταετία μετά την 1η Ιουλίου 2004, θα κοινοποιούν στον Οργανισμό αναθεωρημένο και ενημερωμένο κατάλογο στον οποίο θα αναφέρονται τα εγκεκριμένα σχέδια ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων για τις λιμενικές εγκαταστάσεις που βρίσκονται εντός της επικράτειάς τους μαζί με τη θέση ή τις θέσεις που καλύπτονται από κάθε εγκεκριμένο Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης και την αντίστοιχη ημερομηνία έγκρισης (καθώς και την ημερομηνία έγκρισης τυχόν τροποποιήσεων) ο οποίος θα αντικαθιστά όλες τις πληροφορίες που κοινοποιήθηκαν στον Οργανισμό, σύμφωνα με την παράγραφο 3, κατά τη διάρκεια των πέντε προηγουμένων ετών.

5. Τα συμβαλλόμενα κράτη θα κοινοποιούν στον Οργανισμό ότι συνάφθηκε συμφωνία σύμφωνα με τον κανονισμό 11. Οι πληροφορίες που θα κοινοποιούνται θα περιλαμβάνουν:

.1 τα ονόματα των συμβαλλομένων κρατών τα οποία συνήψαν τη συμφωνία ·

.2 τις λιμενικές εγκαταστάσεις και τις καθορισμένες διαδρομές που καλύπτονται από τη συμφωνία ·

.3 την περιοδικότητα αναθεώρησης της συμφωνίας ·

.4 την ημερομηνία έναρξης ισχύος της συμφωνίας · και

.5 πληροφορίες σχετικά με τις διαβουλεύσεις οι οποίες έλαβαν χώρα με άλλα συμβαλλόμενα κράτη ·

και, εν συνεχεία, θα κοινοποιούν στον Οργανισμό, το συντομότερο δυνατόν, πληροφορίες κατά την τροποποίηση ή καταγγελία της συμφωνίας.

6. Κάθε συμβαλλόμενο κράτος το οποίο επιτρέπει, σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 12, οποιεσδήποτε ισοδύναμες ρυθμίσεις ασφάλειας σε σχέση με πλοίο το οποίο έχει δικαίωμα να φέρει τη σημαία του ή σε σχέση με Λιμενική Εγκατάσταση η οποία βρίσκεται εντός της επικράτειάς του, θα κοινοποιεί στον Οργανισμό σχετικές λεπτομέρειες.

7. Ο Οργανισμός θα παρέχει τις πληροφορίες που του κοινοποιούνται σύμφωνα με την παράγραφο 3 σε άλλα συμβαλλόμενα κράτη κατόπιν αιτήσεως.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

ΑΠΟΦΑΣΗ 2 ΔΙΑΣΚΕΨΗΣ
(που υιοθετήθηκε την 12η Δεκεμβρίου 2002)

ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΩΔΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ

Η ΔΙΑΣΚΕΨΗ,

ΥΙΟΘΕΤΩΝΤΑΣ τις τροποποιήσεις στη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα, 1974, όπως τροποποιήθηκε (εφεξής αναφερόμενη ως Σύμβαση), σχετικά με τα ειδικά μέτρα για να ενισχυθεί η Ναυτιλιακή Ασφάλεια και η προστασία,

ΘΕΩΡΩΝΤΑΣ ότι το νέο Κεφάλαιο XI-2 της Σύμβασης κάνει μια αναφορά σε έναν Διεθνή Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικής Εγκατάστασης (ΔΚΑΠΛΕ) και απαιτεί όπως τα πλοία, Εταιρείες και εγκαταστάσεις λιμένων να συμμορφωθούν με τις σχετικές απαιτήσεις του Μέρους Α του Διεθνούς Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικής Εγκατάστασης (ΔΚΑΠΛΕ), όπως διευκρινίζεται στο Μέρος Α του Κώδικα ΔΚΑΠΛΕ,

ΕΧΟΝΤΑΣ την ΓΝΩΜΗ ότι η εφαρμογή από τις Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις του εν λόγω Κεφαλαίου θα συμβάλει πολύ στην αύξηση της Ναυτιλιακής Ασφάλειας και της προστασίας και της προστασίας εκείνων στο πλοίο και στην ξηρά,

ΕΞΕΤΑΖΟΝΤΑΣ ένα σχέδιο του Διεθνούς Κώδικα για την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικής Εγκατάστασης που προετοιμάζεται από την Επιτροπή ναυτιλιακής ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (εφεξής καλούμενος ο Οργανισμός), στη εβδομηντακοστή-πέμπτη και την εβδομηντακοστή-έκτη Σύνοδό του, για εκτίμηση και έγκριση από τη Διάσκεψη,

1. ΥΙΟΘΕΤΕΙ το Διεθνή Κώδικα για την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικής Εγκατάστασης (εφεξής καλούμενων ο Κώδικας), το κείμενο του οποίου καθορίζεται στο παράρτημα της παρούσης απόφασης

2. ΠΡΟΣΚΑΛΕΙ τις Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις στη Σύμβαση να σημειώσουν ότι ο Κώδικας θα εφαρμοστεί την 1η Ιουλίου 2004 με την έναρξη ισχύος του νέου Κεφαλαίου XI-2 της Σύμβασης

3. ΠΑΡΑΚΑΛΕΙ την Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας να θέσει τον Κώδικα υπό εξέταση και να τον τροποποιήσει, ανάλογα με την περίπτωση

4. ΠΑΡΑΚΑΛΕΙ τον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού να διαβιβάσει τα επικυρωμένα αντίγραφα της παρούσης Απόφασης και το κείμενο του Κώδικα που περιλαμβάνεται στο παράρτημα όλων των Συμβαλλόμενων Κυβερνήσεων στη Σύμβαση

5. ΠΑΡΑΚΑΛΕΙ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ τον Γενικό Γραμματέα να διαβιβάσει τα αντίγραφα της Απόφασης αυτής και του παραρτήματός της σε όλα τα μέλη του Οργανισμού, τα οποία δεν είναι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις στη Σύμβαση.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ

ΠΡΟΟΙΜΙΟ

1. Η διπλωματική διάσκεψη για τη ναυτική ασφάλεια η οποία πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο τον Δεκέμβριο του 2002 εξέδωσε νέες διατάξεις για τη Διεθνή Σύμβαση για

την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, 1974, και τον παρόντα κώδικα* για την αύξηση της ναυτικής ασφάλειας. Αυτές οι νέες απαιτήσεις αποτελούν το διεθνές πλαίσιο το οποίο καθιστά δυνατή τη συνεργασία πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων για τον εντοπισμό και την αποτροπή ενεργειών οι οποίες αποτελούν απειλή για την ασφάλεια στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

2. Μετά τα τραγικά γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001, η εικοστή δεύτερη σύνοδος της Γενικής Συνέλευσης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού ("ο Οργανισμός"), τον Νοέμβριο του 2001, συμφώνησε ομόφωνα ότι θα έπρεπε να καταρτιστούν νέα μέτρα σχετικά με την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων τα οποία θα ενέκρινε η διάσκεψη των συμβαλλομένων στη Διεθνή Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, 1974, κρατών (γνωστή ως διπλωματική διάσκεψη για τη ναυτική ασφάλεια) τον Δεκέμβριο 2002. Η προετοιμασία της διπλωματικής διάσκεψης ανετέθη στην Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού βάσει των προτάσεων που υπεβλήθησαν από κράτη μέλη, διακρατικούς οργανισμούς και μη κυβερνητικές οργανώσεις, η σχέση των οποίων με τον Οργανισμό υπόκειται σε καθεστώς διαβουλεύσεων.

3. Η MSC, στην πρώτη έκτακτη σύνοδό της, η οποία επίσης πραγματοποιήθηκε τον Νοέμβριο του 2001, προκειμένου να επιταχύνει την κατάρτιση και την έγκριση των ενδεδειγμένων μέτρων ασφάλειας, συνέστησε διασυνεδριακή ομάδα εργασίας για τη ναυτική ασφάλεια. Η διασυνεδριακή ομάδα εργασίας συνεδρίασε για πρώτη φορά τον Φεβρουάριο του 2002 και το πόρισμα των συζητήσεών της υπεβλήθη υπό τη μορφή έκθεσης και εξετάστηκε κατά την εβδομηκοστή πέμπτη σύνοδο της MSC τον Μάιο του 2002, όταν συνεστήθη ad hoc ομάδα εργασίας για την περαιτέρω ανάπτυξη των προτάσεων που υπεβλήθησαν. Η εβδομηκοστή πέμπτη σύνοδος της MSC εξέτασε την έκθεση της εν λόγω ομάδας εργασίας και εισηγήθηκε την αναγκαιότητα συνέχισης της εργασίας μέσω μιας περαιτέρω διασυνεδριακής ομάδας εργασίας, η οποία έλαβε χώρα τον Σεπτέμβριο του 2002. Η εβδομηκοστή έκτη σύνοδος της MSC εξέτασε το πόρισμα της συνόδου της διασυνεδριακής ομάδας εργασίας της MSC του Σεπτεμβρίου του 2002 και την περαιτέρω εργασία της ομάδας εργασίας της MSC που πραγματοποιήθηκε παράλληλα με την εβδομηκοστή έκτη σύνοδο της επιτροπής τον Δεκέμβριο του 2002, αμέσως πριν από τη διπλωματική διάσκεψη, και συμφώνησε να εξεταστεί η τελική έκδοση των προτεινόμενων κειμένων από τη διπλωματική διάσκεψη.

4. Η διπλωματική διάσκεψη (9 έως 13 Δεκεμβρίου 2002) υιοθέτησε επίσης τροποποιήσεις των υφιστάμενων διατάξεων της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, 1974 (SOLAS 74), επιταχύνοντας την εφαρμογή της απαίτησης περί τοποθέτησης αυτόματων συστημάτων αναγνώρισης, καθώς και νέους κανονισμούς στο κεφάλαιο XI-1 της SOLAS 74 οι οποίοι καλύπτουν την αναγραφή του αριθμού αναγνώρισης πλοίου και τη μεταφορά ενός αρχείου συνεχούς σύνοψης. Η διπλωματική διάσκεψη υιοθέτησε επίσης ορισμένα ψηφίσματα της διάσκεψης, περιλαμβανομένων εκείνων που καλύπτουν την εφαρμογή και την αναθεώρηση του παρόντος κώδικα, την τεχνική συνεργασία και τη συνεργασία με τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας και τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τελωνείων. Επισημάνθηκε ότι μετά την περάτωση της εργασίας των δύο αυτών οργανισμών ενδέχεται να απαιτηθεί η αναθεώρηση και τροποποίηση ορισμένων εκ των νέων διατάξεων σχετικά με τη ναυτική ασφάλεια.

5. Οι διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 της SOLAS 74 και του παρόντος κώδικα εφαρμόζονται σε πλοία και Λιμενικές Εγκαταστάσεις. Η επέκταση της SOLAS 74 ώστε να καλύπτει και λιμενικές εγκαταστάσεις συμφωνήθηκε επί τη βάσει ότι η SOLAS 74 αποτελούσε τον ταχύτερο τρόπο για να διασφαλιστεί η ταχεία έναρξη ισχύος και εφαρμογής των αναγκαίων μέτρων ασφάλειας. Ωστόσο, συμφωνήθηκε ακόμη ότι οι διατάξεις που σχετίζονται με τις λιμενικές εγκαταστάσεις πρέπει να αφορούν αποκλειστικά τη διασύνδεση πλοίου/λιμένα. Το ευρύτερο ζήτημα της ασφάλειας των περιοχών των λιμένων θα αποτελέσει αντικείμενο περαιτέρω κοινής εργασίας μεταξύ του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας. Συμφωνήθηκε επίσης ότι οι διατάξεις δεν πρέπει να επεκταθούν σε πρακτικά ζητήματα σχετικά με την αντιμετώπιση επιθέσεων ή σε οποιεσδήποτε δραστηριότητες ανασύνταξης μετά από μια τέτοια επίθεση.

6. Κατά τη σύνταξη του σχεδίου των διατάξεων ελήφθη ιδιαίτερη μέριμνα για τη διασφάλιση της συμμόρφωση προς τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης για την Εκπαίδευση, την Πιστοποίηση και την Εκτέλεση Φυλακών των Ναυτικών, 1978, ως τροποποιηθείσα ισχύει, του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code) και του εναρμονισμένου συστήματος επιθεώρησης και πιστοποίησης.

7. Οι διατάξεις αντιπροσωπεύουν μια σημαντική αλλαγή στην προσέγγιση του ζητήματος της ασφάλειας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών από τις διεθνείς ναυτιλιακές βιομηχανίες. Αναγνωρίζεται ότι ενδέχεται να αποτελέσουν πρόσθετο βάρος για ορισμένα συμβαλλόμενα κράτη. Επίσης, αναγνωρίζεται πλήρως η σημασία της τεχνικής συνεργασίας για τη στήριξη των συμβαλλομένων κρατών στην εφαρμογή των διατάξεων.

8. Η εφαρμογή των διατάξεων θα απαιτήσει συνεχή αποτελεσματική συνεργασία και κατανόηση μεταξύ όλων των μερών που εμπλέκονται με ή χρησιμοποιούν πλοία ή λιμενικές εγκαταστάσεις, συμπεριλαμβανομένων του προσωπικού του πλοίου, του προσωπικού του λιμένα, των επιβατών, των συμφερόντων ασφάλισης εμπορευμάτων, της διαχείρισης του πλοίου και του λιμένα και των αρμοδίων σε θέματα ασφάλειας των εθνικών και τοπικών αρχών. Οι υφιστάμενες πρακτικές και διαδικασίες πρέπει να επανεξεταστούν και να τροποποιηθούν εάν δεν παρέχουν επαρκές επίπεδο ασφάλειας. Η ναυτιλιακή και η λιμενική βιομηχανία, όπως και οι εθνικές και τοπικές αρχές, πρέπει να επιφορτιστούν με πρόσθετες ευθύνες με στόχο την αύξηση της ναυτικής ασφάλειας.

9. Η καθοδήγηση που παρέχεται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά την εφαρμογή των διατάξεων περί ασφάλειας που ορίζονται στο κεφάλαιο XI-2 της SOLAS 74 και στο μέρος Α του παρόντος κώδικα. Ωστόσο, αναγνωρίζεται ότι ο βαθμός εφαρμογής της καθοδήγησης ενδέχεται να ποικίλει ανάλογα με τη φύση της Λιμενικής Εγκατάστασης και του πλοίου, τις εμπορικές δραστηριότητές του ή/και το φορτίο του.

** Το πλήρες όνομα του παρόντος κώδικα είναι "Διεθνής Κώδικας για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων". Η σύντμηση του ονόματος του παρόντος κώδικα εν συντομία, όπως αναφέρεται στον κανονισμό XI-2/1 της SOLAS 74 ως τροποποιηθείσα ισχύει, είναι "Διεθνής Κώδικας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων, (Κώδικας ISPS)" ή, εν συντομία, "Κώδικας ISPS".*

10. Καμία διάταξη του παρόντος κώδικα δεν πρέπει να ερμηνεύεται ή να εφαρμόζεται κατά τρόπο ασυμβίβαστο με τον σεβασμό των θεμελιωδών δικαιωμάτων και ελευθεριών όπως ορίζονται σε διεθνείς πράξεις και ιδιαίτερα σε εκείνες που σχετίζονται με τους εργαζόμενους στη ναυτιλία και τους πρόσφυγες, συμπεριλαμβανομένης της Διακήρυξης της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας περί των θεμελιωδών αρχών και δικαιωμάτων κατά την εργασία, καθώς και των διεθνών προτύπων όσον αφορά τους ναυτικούς και τους λιμενεργάτες.

11. Αναγνωρίζοντας ότι η Σύμβαση για τη διευκόλυνση της διεθνούς ναυτιλιακής κινήσεως, του 1965, ως τροποποιηθείσα ισχύει, προβλέπει ότι οι δημόσιες αρχές πρέπει να επιτρέπουν την παραμονή στην ξηρά των αλλοδαπών μελών του πληρώματος ενόσω το πλοίο τους βρίσκεται σε λιμένα, υπό την προϋπόθεση ότι έχουν τηρηθεί οι διατυπώσεις σχετικά με τον κατάπλου του πλοίου σε λιμένα και ότι οι δημόσιες αρχές δεν έχουν κανένα λόγο να αρνηθούν την άδεια εξόδου στην ακτή για λόγους δημόσιας υγείας, δημόσιας ασφάλειας ή δημόσιας τάξης, τα συμβαλλόμενα κράτη κατά την έγκριση σχεδίων ασφάλειας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων πρέπει να δίνουν τη δέουσα σημασία στο γεγονός ότι το προσωπικό του πλοίου ζει και εργάζεται στο πλοίο και έχει ανάγκη από άδεια παραμονής στην ακτή και πρόσβαση σε κοινωνικές υποδομές για τους ναυτικούς, περιλαμβανομένης της ιατρικής φροντίδας.

ΜΕΡΟΣ Α

ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ XI-2 ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΤΟΥ 1974, ΟΠΩΣ ΕΧΕΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΕΙ

1. Γενικά

1.1 Εισαγωγή

Το παρόν μέρος του Διεθνούς Κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων περιλαμβάνει υποχρεωτικές διατάξεις στις οποίες γίνεται αναφορά στο κεφάλαιο XI-2 της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, 1974, ως τροποποιηθείσα ισχύει.

1.2 Στόχοι

Στόχοι του παρόντος κώδικα είναι οι εξής:

.1 η θέσπιση διεθνούς πλαισίου για τη συνεργασία μεταξύ συμβαλλομένων κρατών, κρατικών υπηρεσιών, τοπικών διοικήσεων και της ναυτιλιακής και λιμενικής βιομηχανίας για τον εντοπισμό απειλών για την ασφάλεια και τη λήψη προληπτικών μέτρων για την αποφυγή συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια πλοίων ή λιμενικών εγκαταστάσεων που χρησιμοποιούνται στις διεθνείς εμπορικές συναλλαγές ·

.2 ο προσδιορισμός των ρόλων και αρμοδιοτήτων των συμβαλλομένων κρατών, κρατικών υπηρεσιών, τοπικών διοικήσεων και της ναυτιλιακής και λιμενικής βιομηχανίας, σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, για τη διασφάλιση της ναυτικής ασφάλειας ·

.3 η διασφάλιση της έγκαιρης και αποτελεσματικής συλλογής και ανταλλαγής πληροφοριών σχετικών με την ασφάλεια ·

.4 η παροχή μιας μεθοδολογίας διενέργειας αξιολογήσεων ασφάλειας, ώστε να τίθενται σε εφαρμογή σχέδια και διαδικασίες προσαρμογής σε μεταβαλλόμενα επίπεδα ασφάλειας · και

.5 η διασφάλιση της πεποίθησης ότι εφαρμόζονται επαρκή και ανάλογα μέτρα ναυτικής ασφάλειας.

1.3 Λειτουργικές απαιτήσεις

Για την επίτευξη των στόχων του, ο παρών κώδικας προβλέπει ορισμένες λειτουργικές απαιτήσεις. Στις απαιτήσεις αυτές περιλαμβάνονται μεταξύ άλλων:

.1 η συλλογή και η αξιολόγηση πληροφοριών όσον αφορά απειλές για την ασφάλεια και η ανταλλαγή των πληροφοριών αυτών με τα ενδιαφερόμενα συμβαλλόμενα κράτη ·

.2 η διατήρηση πρωτοκόλλων επικοινωνίας για πλοία και λιμενικές εγκαταστάσεις ·

.3 η πρόληψη μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης σε πλοία, λιμενικές εγκαταστάσεις και στις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης αυτών ·

.4 η πρόληψη της εισόδου σε πλοία ή λιμενικές εγκαταστάσεις μη εξουσιοδοτημένων όπλων, εμπρηστικών μηχανισμών ή εκρηκτικών ·

.5 η παροχή μέσων σήμανσης συναγερμού σε περιπτώσεις που απειλών για την ασφάλεια ή επεισοδίων που αφορούν την ασφάλεια ·

.6 η ύπαρξη σχεδίων ασφάλειας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων τα οποία βασίζονται σε αξιολογήσεις ασφάλειας · και

.7 η διεξαγωγή εκπαίδευσης, γυμνασίων και ασκήσεων για τη διασφάλιση της εξοικείωσης με τα σχέδια και τις διαδικασίες ασφάλειας.

2. Ορισμοί

2.1 Για τους σκοπούς του μέρους αυτού, εκτός αν ρητά ορίζεται διαφορετικά:

.1 Ως "σύμβαση" νοείται η Διεθνής Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί

.2 Ως "κανονισμός" νοείται ένας κανονισμός της Σύμβασης

.3 Ως "κεφάλαιο" νοείται ένα κεφάλαιο της Σύμβασης

.4 Ως "Σχέδιο Ασφάλειας πλοίου" νοείται το σχέδιο το οποίο εκπονείται για τη διασφάλιση της εφαρμογής μέτρων επί του πλοίου τα οποία αποσκοπούν στην προστασία των ατόμων που βρίσκονται επί του πλοίου, του φορτίου, των μονάδων μεταφοράς φορτίου, των εφοδίων του πλοίου ή του ίδιου του πλοίου από τον κίνδυνο να λάβει χώρα συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια

.5 Ως "Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης" νοείται το σχέδιο το οποίο εκπονείται για τη διασφάλιση της εφαρμογής μέτρων τα οποία αποσκοπούν στην προστασία της Λιμενικής Εγκατάστασης και των πλοίων, των ατόμων, του φορτίου, των μονάδων μεταφοράς φορτίου και των εφοδίων του πλοίου εντός της Λιμενικής Εγκατάστασης από τον κίνδυνο να λάβει χώρα συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια

.6 Ως "Αξιωματικός Ασφάλειας Πλοίου" νοείται το άτομο επί του πλοίου, το οποίο αναφέρεται στον πλοίαρχο και έχει οριστεί από την εταιρεία ως υπεύθυνο για την ασφάλεια του πλοίου, περιλαμβανομένης της εφαρμογής και διατήρησης του σχεδίου ασφάλειας του πλοίου, και ως σύνδεσμος μεταξύ του υπευθύνου ασφάλειας της εταιρείας και των υπευθύνων ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης

.7 Ως "Υπεύθυνος Ασφάλειας Εταιρείας" νοείται το άτομο το οποίο έχει οριστεί από την εταιρεία για να διασφαλίζει ότι διενεργείται αξιολόγηση της ασφάλειας

του πλοίου, ότι καταρτίζεται, υποβάλλεται προς έγκριση και, εν συνεχεία, τίθεται σε εφαρμογή και διατηρείται Σχέδιο Ασφάλειας πλοίου, και ως σύνδεσμος μεταξύ των υπευθύνων ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης και του αξιωματικού ασφάλειας του πλοίου

.8 Ως "Υπεύθυνος Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης" νοείται το άτομο το οποίο έχει οριστεί ως υπεύθυνο για την εκπόνηση, εφαρμογή, αναθεώρηση και διατήρηση ενός σχεδίου ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης και ως σύνδεσμος με τους αξιωματικούς ασφάλειας του πλοίου και τους υπεύθυνους ασφάλειας της εταιρείας

.9 Ως "Επίπεδο Ασφάλειας 1" νοείται το επίπεδο στο οποίο εφαρμόζονται πάντοτε ελάχιστα ενδεδειγμένα προστατευτικά μέτρα ασφάλειας.

.10 Ως "Επίπεδο Ασφάλειας 2" νοείται το επίπεδο στο οποίο εφαρμόζονται ενδεδειγμένα πρόσθετα προστατευτικά μέτρα ασφάλειας για μια χρονική περίοδο, ως απόρροια αυξημένου κινδύνου να λάβει χώρα συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια.

.11 Ως "Επίπεδο Ασφάλειας 3" νοείται το επίπεδο στο οποίο εφαρμόζονται περαιτέρω ειδικά προστατευτικά μέτρα ασφάλειας για μια περιορισμένη χρονική περίοδο, όταν είναι πιθανό να λάβει χώρα ή όταν επίκειται συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια, παρόλο που μπορεί να μην είναι δυνατός ο προσδιορισμός του συγκεκριμένου στόχου.

2.2 Ο όρος "πλοίο", όταν χρησιμοποιείται στον παρόντα κώδικα, περιλαμβάνει κινητές μονάδες γεώτρησης ανοιχτής θαλάσσης και ταχύπλοα σκάφη όπως ορίζονται στον κανονισμό XI-2/1.

2.3 Ο όρος "συμβαλλόμενο κράτος" σε σχέση με οποιαδήποτε αναφορά σε Λιμενική Εγκατάσταση, όταν χρησιμοποιείται στις ενότητες 14 έως 18, αναφέρεται και στην "αρμόδια αρχή".

2.4 Οι όροι που δεν ορίζονται διαφορετικά στο μέρος αυτό θα έχουν το ίδιο νόημα που τους αποδίδεται στα κεφάλαια I και XI-2.

3. Εφαρμογή

3.1 Ο παρών κώδικας εφαρμόζεται:

1 στους ακόλουθους τύπους πλοίων που εκτελούν διεθνείς πλόες:

.1 επιβατηγά πλοία, περιλαμβανομένων και επιβατηγών ταχυπλόων σκαφών·

.2 φορτηγά πλοία, περιλαμβανομένων και ταχυπλόων σκαφών, 500 κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω·

.3 κινητές μονάδες γεώτρησης ανοικτής θαλάσσης· και

2 σε λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες εξυπηρετούν πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες.

3.2 Υπό την επιφύλαξη των διατάξεων του σημείου 3.1.2, τα συμβαλλόμενα κράτη αποφασίζουν το βαθμό εφαρμογής του παρόντος μέρους του κώδικα στις ευρισκόμενες στην επικράτειά τους λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες, παρόλο που χρησιμοποιούνται κατά κύριο λόγο από πλοία τα οποία δεν εκτελούν διεθνείς πλόες, υποχρεούνται, περιστασιακά, να εξυπηρετούν πλοία τα οποία αφικνούνται ή αναχωρούν στο πλαίσιο διεθνή πλου.

3.2.1 Τα συμβαλλόμενα κράτη αποφασίζουν, σύμφωνα με το σημείο 3.2, βάσει αξιολόγησης ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης η οποία διενεργείται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος μέρους του κώδικα.

3.2.2 Οι αποφάσεις των συμβαλλομένων κρατών οι οποίες λαμβάνονται σύμφωνα με το σημείο 3.2, δεν θα διακυβεύουν το επιθυμητό επίπεδο ασφάλειας που προβλέπεται από το κεφάλαιο XI-2 ή από το παρόν μέρος του κώδικα.

3.3 Ο παρών κώδικας δεν έχει εφαρμογή σε πολεμικά πλοία, σε βοηθητικά πολεμικά πλοία ή άλλα πλοία ανήκοντα σε συμβαλλόμενο κράτος ή διαχειριζόμενα από συμβαλλόμενο κράτος τα οποία χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε κρατική μη εμπορική υπηρεσία.

3.4 Οι ενότητες 5 έως 13 και 19 του παρόντος μέρους εφαρμόζονται σε εταιρείες και πλοία όπως ορίζονται στον κανονισμό XI-2/4.

3.5 Οι ενότητες 5 και 14 έως 18 του παρόντος μέρους εφαρμόζονται σε λιμενικές εγκαταστάσεις όπως ορίζονται στον κανονισμό XI-2/10.

3.6 Καμία διάταξη του παρόντος κώδικα δεν θίγει τα δικαιώματα ή τις υποχρεώσεις των κρατών που υπαγορεύονται από το διεθνές δίκαιο.

4. Υποχρεώσεις των Συμβαλλομένων Κρατών

4.1 Σύμφωνα με τις διατάξεις των κανονισμών XI-2/3 και XI-2/7, τα συμβαλλόμενα κράτη ορίζουν επίπεδα ασφάλειας και παρέχουν καθοδήγηση, ούτως ώστε να διασφαλίζεται η προστασία από συμβάντα που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια. Τα υψηλότερα επίπεδα ασφάλειας υποδεικνύουν μεγαλύτερη πιθανότητα να λάβει χώρα συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια. Στους παράγοντες που πρέπει να εξετάζονται για τον ορισμό του ενδεδειγμένου επιπέδου ασφάλειας περιλαμβάνονται:

.1 Ο βαθμός αξιοπιστίας της πληροφορίας περί απειλής·

.2 ο βαθμός επιβεβαίωσης της πληροφορίας περί απειλής·

.3 ο βαθμός προσδιορισμού ή αμεσότητας της πληροφορίας περί απειλής· και

.4 οι δυνητικές συνέπειες ενός τέτοιου συμβάντος που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια.

4.2 Τα συμβαλλόμενα κράτη, όταν ορίζουν επίπεδο ασφάλειας 3, θα εκδίδουν, ως απαιτείται, κατάλληλες οδηγίες και θα παρέχουν πληροφορίες σχετικά με την ασφάλεια στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις που ενδέχεται να θιγούν.

4.3 Τα συμβαλλόμενα κράτη δύνανται να αναθέτουν σε αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας ορισμένα από τα σχετικά με την ασφάλεια καθήκοντά τους, σύμφωνα με το κεφάλαιο XI-2 και το παρόν μέρος του κώδικα, με εξαίρεση:

.1 τον ορισμό του εφαρμοστέου επιπέδου ασφάλειας·

.2 την έγκριση αξιολόγησης ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης και επακόλουθων τροποποιήσεων εγκεκριμένης αξιολόγησης·

.3 τον προσδιορισμό των λιμενικών εγκαταστάσεων από τις οποίες απαιτείται ο διορισμός Υπευθύνου Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης·

.4 την έγκριση σχεδίου ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης και επακόλουθων τροποποιήσεων εγκεκριμένου σχεδίου·

.5 την επιβολή μέτρων ελέγχου και συμμόρφωσης σύμφωνα με τον κανονισμό XI-2/9· και

.6 τη θέσπιση των απαιτήσεων για τη Δήλωση Ασφάλειας.

4.4 Τα συμβαλλόμενα κράτη, στο βαθμό που το κρίνουν σκόπιμο, θα δοκιμάζουν την αποτελεσματικότητα των

σχεδίων ασφάλειας πλοίων ή λιμενικών εγκαταστάσεων ή των τροποποιήσεων των σχεδίων αυτών που έχουν εγκρίνει ή, στην περίπτωση πλοίων, των σχεδίων τα οποία έχουν εγκριθεί εκ μέρους τους.

5. Δήλωση ασφάλειας

5.1 Τα συμβαλλόμενα κράτη θα αποφασίζουν πότε απαιτείται Δήλωση Ασφάλειας, ύστερα από αξιολόγηση του κινδύνου που εγκυμονεί η διασύνδεση πλοίου/λιμένα ή η διαδικασία μεταφόρτωσης από πλοίο σε πλοίο για άτομα, περιουσιακά στοιχεία ή το περιβάλλον.

5.2 Ένα πλοίο μπορεί να ζητήσει συμπλήρωση Δήλωσης Ασφάλειας όταν:

.1 το πλοίο λειτουργεί σε μεγαλύτερο επίπεδο ασφάλειας συγκριτικά με τη Λιμενική Εγκατάσταση ή το άλλο πλοίο με το οποίο διασυνδέεται·

.2 υπάρχει συμφωνία σχετικά με μια Δήλωση Ασφάλειας μεταξύ συμβαλλομένων κρατών, η οποία καλύπτει ορισμένους διεθνείς πλόες ή συγκεκριμένα πλοία που εκτελούν τους πλόες αυτούς·

.3 έχει λάβει χώρα απειλή για την ασφάλεια ή συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια που αφορά το πλοίο ή τη Λιμενική Εγκατάσταση, κατά περίπτωση·

.4 το πλοίο βρίσκεται σε λιμένα ο οποίος δεν απαιτείται να διαθέτει και να εφαρμόζει εγκεκριμένο Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης· ή

.5 το πλοίο συμμετέχει σε δραστηριότητες μεταφόρτωσης από πλοίο σε πλοίο με άλλο πλοίο το οποίο δεν απαιτείται να διαθέτει και να εφαρμόζει εγκεκριμένο Σχέδιο Ασφάλειας πλοίου.

5.3 Η λήψη αιτημάτων συμπλήρωσης Δήλωσης Ασφάλειας, σύμφωνα με το σημείο αυτό, θα βεβαιώνεται από τη Λιμενική Εγκατάσταση ή το πλοίο που αφορά.

5.4 Η Δήλωση Ασφάλειας θα συμπληρώνεται από:

.1 τον Πλοίαρχο ή τον Αξιωματικό Ασφάλειας Πλοίου εκ μέρους του/των πλοίου(ων)· και, εάν κρίνεται σκόπιμο,

.2 τον Υπεύθυνο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης ή, εάν ορίζεται διαφορετικά από το συμβαλλόμενο κράτος, οποιονδήποτε άλλο οργανισμό υπεύθυνο για την ασφάλεια της ακτής, εκ μέρους της Λιμενικής Εγκατάστασης.

5.5 Η Δήλωση Ασφάλειας θα αφορά τις απαιτήσεις ασφάλειας οι οποίες μπορούν να μοιράζονται μεταξύ μιας Λιμενικής Εγκατάστασης και ενός πλοίου (ή μεταξύ πλοίων) και θα αναφέρει την ευθύνη της κάθε πλευράς.

5.6 Τα συμβαλλόμενα κράτη ορίζουν, έχοντας υπόψη τις διατάξεις του κανονισμού XI-2/9.2.3, την ελάχιστη περίοδο για την οποία οι ευρισκόμενες εντός της επικράτειάς τους εγκαταστάσεις θα τηρούν τις Δηλώσεις Ασφάλειας.

5.7 Οι Αρχές θα ορίζουν, έχοντας υπόψη τις διατάξεις του κανονισμού XI-2/9.2.3, την ελάχιστη περίοδο για την οποία τα πλοία που έχουν δικαίωμα να φέρουν τη σημαία τους θα τηρούν τις Δηλώσεις Ασφάλειας.

6. Υποχρεώσεις της εταιρείας

6.1 Η εταιρεία διασφαλίζει ότι το Σχέδιο Ασφάλειας πλοίου περιέχει σαφή δήλωση, η οποία επισημαίνει την αρμοδιότητα του πλοιάρχου. Η εταιρεία καθορίζει στο Σχέδιο Ασφάλειας πλοίου ότι ο πλοίαρχος διαθέτει την υπερισχύουσα αρμοδιότητα και ευθύνη να λαμβάνει αποφάσεις σχετικά με την ασφάλεια του πλοίου και να ζητά τη βοήθεια της εταιρείας ή οποιουδήποτε συμβαλλομένου κράτους, όταν αυτό είναι απαραίτητο.

6.2 Η εταιρεία διασφαλίζει ότι παρέχεται η απαραίτητη βοήθεια στον υπεύθυνο ασφάλειας της εταιρείας, στον πλοίαρχο και στον αξιωματικό ασφάλειας του πλοίου για να επιτελούν τα καθήκοντα και τις αρμοδιότητές τους σύμφωνα με το κεφάλαιο XI-2 και το παρόν μέρος του κώδικα.

7. Ασφάλεια πλοίου

7.1 Το πλοίο οφείλει να ενεργεί σύμφωνα με τα επίπεδα ασφάλειας τα οποία ορίζουν τα συμβαλλόμενα κράτη όπως αναφέρεται κατωτέρω.

7.2 Στο επίπεδο ασφάλειας 1 διεξάγονται οι ακόλουθες δραστηριότητες, μέσω ενδεδειγμένων μέτρων, σε όλα τα πλοία, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα, προκειμένου να προσδιορίζονται και να λαμβάνονται προληπτικά μέτρα για την αποφυγή συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια:

.1 διασφάλιση της επιτέλεσης όλων των καθηκόντων που σχετίζονται με την ασφάλεια του πλοίου ·

.2 έλεγχος της πρόσβασης στο πλοίο ·

.3 έλεγχος της επιβίβασης προσώπων και των προσωπικών ειδών τους ·

.4 παρακολούθηση των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης, ούτως ώστε να διασφαλίζεται ότι έχουν πρόσβαση σε αυτές μόνο εξουσιοδοτημένα άτομα ·

.5 παρακολούθηση των χώρων καταστρώματος και των χώρων γύρω από το πλοίο ·

.6 επιθεώρηση της φορτοεκφόρτωσης του φορτίου και των εφοδίων του πλοίου · και

.7 διασφάλιση της άμεσης διαθεσιμότητας επικοινωνίας ασφάλειας.

7.3 Στο επίπεδο ασφάλειας 2 εφαρμόζονται πρόσθετα προστατευτικά μέτρα, τα οποία προσδιορίζονται στο Σχέδιο Ασφάλειας πλοίου για κάθε δραστηριότητα που ορίζεται λεπτομερώς στο σημείο 7.2, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα.

7.4 Στο επίπεδο ασφάλειας 3 θα εφαρμόζονται περαιτέρω ειδικά προστατευτικά μέτρα τα οποία προσδιορίζονται στο Σχέδιο Ασφάλειας πλοίου, για κάθε δραστηριότητα που ορίζεται λεπτομερώς στο σημείο 7.2, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα.

7.5 Στις περιπτώσεις που η Αρχή ορίζει επίπεδο ασφάλειας 2 ή 3, το πλοίο βεβαιώνει τη λήψη των οδηγιών σχετικά με την αλλαγή του επιπέδου ασφάλειας.

7.6 Πριν από την είσοδο σε λιμένα ή κατά την παραμονή σε λιμένα εντός της επικράτειας συμβαλλομένου κράτους το οποίο έχει ορίσει επίπεδο ασφάλειας 2 ή 3, το πλοίο βεβαιώνει τη λήψη των οδηγιών αυτών και επιβεβαιώνει στον υπεύθυνο ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης ότι άρχισε η εφαρμογή των ενδεδειγμένων μέτρων και διαδικασιών, όπως ορίζονται λεπτομερώς στο Σχέδιο Ασφάλειας πλοίου και, στην περίπτωση επιπέδου ασφάλειας 3, σε οδηγίες εκδοθείσες από το συμβαλλόμενο κράτος, το οποίο έχει ορίσει επίπεδο ασφάλειας 3. Το πλοίο αναφέρει οποιεσδήποτε δυσκολίες όσον αφορά την εφαρμογή. Στις περιπτώσεις αυτές, ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης και ο Αξιωματικός Ασφάλειας Πλοίου θα έρχονται σε επαφή και θα συντονίζουν τις κατάλληλες δράσεις.

7.7 Εάν η Αρχή απαιτήσει από ένα πλοίο να τεθεί σε υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας από το οριζόμενο για τον λι-

μένα στον οποίο σκοπεύει να εισέλθει το πλοίο ή στον οποίο βρίσκεται ήδη το πλοίο ή εάν το πλοίο βρίσκεται ήδη υπό υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας, τότε το πλοίο ενημερώνει, χωρίς καθυστέρηση, την αρμόδια αρχή του συμβαλλομένου κράτους στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται η Λιμενική Εγκατάσταση και τον υπεύθυνο ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης σχετικά με την κατάσταση.

7.7.1 Στις περιπτώσεις αυτές, ο Αξιωματικός Ασφάλειας Πλοίου έρχεται σε επαφή με τον υπεύθυνο ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης και συντονίζουν κατάλληλες δράσεις, εάν κρίνεται σκόπιμο.

7.8 Μια Αρχή η οποία απαιτεί από τα πλοία τα οποία έχουν δικαίωμα να φέρουν τη σημαία της να ορίζουν επίπεδο ασφάλειας 2 ή 3 σε λιμένα άλλου συμβαλλομένου κράτους, ενημερώνει αυτό το συμβαλλόμενο κράτος χωρίς καθυστέρηση.

7.9 Όταν τα συμβαλλόμενα κράτη ορίζουν επίπεδα ασφάλειας και διασφαλίζουν την παροχή πληροφοριών σχετικών με το επίπεδο ασφάλειας σε πλοία τα οποία εκτελούν πλόες στα χωρικά ύδατά τους ή έχουν γνωστοποιήσει την πρόθεσή τους να εισέλθουν στα χωρικά ύδατά τους, στα πλοία αυτά θα συνιστάται να παραμένουν σε ετοιμότητα και να αναφέρουν αμέσως στην Αρχή τους και στα εκάστοτε παρακείμενα παράκτια κράτη κάθε πληροφορία η οποία υποπίπτει στην αντίληψή τους και μπορεί να έχει επίπτωση στη ναυτική ασφάλεια στην περιοχή.

7.9.1 Κατά την ενημέρωση των πλοίων αυτών σχετικά με το εφαρμοστέο επίπεδο ασφάλειας, ένα συμβαλλόμενο κράτος, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα, ενημερώνει επίσης τα πλοία αυτά σχετικά με τα μέτρα ασφάλειας που πρέπει να λάβουν και, εάν κρίνεται σκόπιμο, σχετικά με τα μέτρα που έλαβε το συμβαλλόμενο κράτος για την παροχή προστασίας από την απειλή.

8. Αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου

8.1 Η αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου αποτελεί βασικό και αναπόσπαστο μέρος της διαδικασίας εκπόνησης και ενημέρωσης του σχεδίου ασφάλειας πλοίου.

8.2 Ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Εταιρείας διασφαλίζει ότι η αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου διενεργείται από άτομα τα οποία διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα για την εκτίμηση της ασφάλειας ενός πλοίου, σύμφωνα με το σημείο αυτό, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα.

8.3 Σύμφωνα με τις διατάξεις του σημείου 9.2.1, η αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου για συγκεκριμένο πλοίου μπορεί να διενεργείται από αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας.

8.4 Η αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου περιλαμβάνει επιτόπια επιθεώρηση ασφάλειας και τα ακόλουθα στοιχεία τουλάχιστον:

.1 προσδιορισμό υφιστάμενων μέτρων, διαδικασιών και λειτουργιών ασφάλειας·

.2 προσδιορισμό και εκτίμηση των βασικών λειτουργιών του πλοίου, η προστασία των οποίων είναι σημαντική·

.3 προσδιορισμό πιθανών απειλών για τις βασικές λειτουργίες του πλοίου και της πιθανότητας να λάβουν χώρα, προκειμένου να ορίζονται και να κατατάσσονται κατά σειρά προτεραιότητας μέτρα ασφάλειας· και

.4 προσδιορισμό των αδυναμιών, συμπεριλαμβανομένου του ανθρώπινου παράγοντα, στην υποδομή, στις πολιτικές και στις διαδικασίες.

8.5 Η αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου θα τεκμηριώνεται, θα επανεξετάζεται, θα εγκρίνεται και θα φυλάσσεται από την εταιρεία.

9. Σχέδιο Ασφάλειας Πλοίου

9.1 Σε κάθε πλοίο θα υπάρχει Σχέδιο Ασφάλειας πλοίου εγκεκριμένο από την Αρχή. Το σχέδιο θα προβλέπει τρία επίπεδα ασφάλειας όπως ορίζεται στο παρόν μέρος του κώδικα.

9.1.1 Σύμφωνα με τις διατάξεις του σημείου 9.2.1, το Σχέδιο Ασφάλειας πλοίου για συγκεκριμένο πλοίο μπορεί να εκπονείται από αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας.

9.2 Η Αρχή δύναται να αναθέτει την αναθεώρηση και την έγκριση των σχεδίων ασφάλειας πλοίων, ή των τροποποιήσεων σχεδίων ασφάλειας που έχουν ήδη εγκριθεί, σε αναγνωρισμένους οργανισμούς ασφάλειας.

9.2.1 Στις περιπτώσεις αυτές, ο αναγνωρισμένος οργανισμός ασφάλειας ο οποίος αναλαμβάνει την αναθεώρηση και έγκριση ενός σχεδίου ασφάλειας πλοίου ή των τροποποιήσεών του για ένα συγκεκριμένο πλοίο δεν πρέπει να έχει συμμετάσχει ούτε στην αξιολόγηση ασφάλειας του πλοίου ούτε στην εκπόνηση του σχεδίου ασφάλειας του πλοίου ή των τροποποιήσεων που επανεξετάζονται.

9.3 Η υποβολή προς έγκριση ενός σχεδίου ασφάλειας πλοίου ή τροποποιήσεων ενός σχεδίου που έχει ήδη εγκριθεί συνοδεύεται από την αξιολόγηση ασφάλειας βάσει της οποίας έχει εκπονηθεί το σχέδιο ή οι τροποποιήσεις.

9.4 Το σχέδιο αυτό εκπονείται λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα και συντάσσεται στη γλώσσα ή γλώσσες εργασίας του πλοίου. Εάν η χρησιμοποιούμενη γλώσσα ή οι γλώσσες δεν είναι η αγγλική, η γαλλική ή η ισπανική, το κείμενο θα περιλαμβάνει μετάφραση σε μία από τις γλώσσες αυτές.

Το σχέδιο θα καλύπτει τα εξής θέματα τουλάχιστον:

.1 μέτρα για την πρόληψη όπλων, επικίνδυνων ουσιών και μηχανισμών που έχουν σχεδιαστεί για να χρησιμοποιούνται κατά προσώπων, πλοίων ή λιμένων και η μεταφορά των οποίων επί του πλοίου απαγορεύεται·

.2 προσδιορισμό των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης και μέτρων για την πρόληψη ανεξουσιοδότητης πρόσβασης σε αυτές·

.3 μέτρα για την πρόληψη ανεξουσιοδότητης πρόσβασης στο πλοίο·

.4 διαδικασίες αντιμετώπισης απειλών για την ασφάλεια ή παραβιάσεων της ασφάλειας, περιλαμβανομένων διατάξεων σχετικά με τη διατήρηση κρίσιμων λειτουργιών του πλοίου ή της διασύνδεσης πλοίου/λιμένα·

.5 διαδικασίες ανταπόκρισης σε οποιεσδήποτε σχετικές με την ασφάλεια οδηγίες ενδέχεται να δώσουν τα συμβαλλόμενα κράτη στο επίπεδο ασφάλειας 3·

.6 διαδικασίες εκκένωσης σε περίπτωση που απειλείται ή παραβιάζεται η ασφάλεια·

.7 καθήκοντα του προσωπικού του πλοίου το οποίο είναι επιφορτισμένο με καθήκοντα σχετικά με την ασφάλεια και άλλου προσωπικού του πλοίου σε σχέση με πτυχές της ασφάλειας·

.8 διαδικασίες ελέγχου των σχετικών με την ασφάλεια δραστηριοτήτων·

.9 διαδικασίες εκπαίδευσης, γυμνασίων και ασκήσεων σχετιζόμενων με το σχέδιο·

.10 διαδικασίες διασύνδεσης με τις σχετικές με την ασφάλεια δραστηριότητες της Λιμενικής Εγκατάστασης·

.11 διαδικασίες για την περιοδική αναθεώρηση του σχεδίου και την ενημέρωσή του·

.12 διαδικασίες αναφοράς συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια·

.13 προσδιορισμό του αξιωματικού ασφάλειας του πλοίου·

.14 προσδιορισμό του υπευθύνου ασφάλειας της εταιρείας, περιλαμβανομένων στοιχείων επικοινωνίας επί 24ώρου βάσεως·

.15 διαδικασίες για τη διασφάλιση της επιθεώρησης, των δοκιμών, της βαθμονόμησης και της συντήρησης τυχόν εξοπλισμού ασφάλειας επί του πλοίου·

.16 συχνότητα δοκιμών ή βαθμονόμησης τυχόν εξοπλισμού ασφάλειας επί του πλοίου·

.17 προσδιορισμό των θέσεων όπου υπάρχουν σημεία ενεργοποίησης του συστήματος συναγερμού του πλοίου·[1] και

.18 διαδικασίες, οδηγίες και κατευθύνσεις σχετικά με τη χρήση του συστήματος προειδοποίησης ασφάλειας του πλοίου, περιλαμβανομένων των δοκιμών, της ενεργοποίησης, της απενεργοποίησης και της ρύθμισης εκ νέου, και για τον περιορισμό των εσφαλμένων συναγερμών.[1]

9.4.1 Το προσωπικό το οποίο διεξάγει εσωτερικούς ελέγχους των σχετικών με την ασφάλεια δραστηριοτήτων που αναφέρονται στο σχέδιο ή εκτιμά την εφαρμογή τους δεν θα έχει σχέση με τις δραστηριότητες που υποβάλλονται σε έλεγχο, εκτός εάν αυτό δεν είναι δυνατό στην πράξη λόγω του μεγέθους και της φύσης της εταιρείας ή του πλοίου.

9.5 Η Αρχή αποφασίζει ποιες αλλαγές σε εγκεκριμένο Σχέδιο Ασφάλειας πλοίου ή σε οποιονδήποτε άλλο εξοπλισμό ασφάλειας ορίζεται σε εγκεκριμένο σχέδιο δεν θα εφαρμόζονται πριν από την έγκριση των σχετικών τροποποιήσεων του σχεδίου από την Αρχή. Όλες οι αλλαγές αυτού του είδους πρέπει να είναι τουλάχιστον τόσο αποτελεσματικές όσο και τα μέτρα που ορίζονται στο κεφάλαιο XI-2 και στο παρόν μέρος του κώδικα.

9.5.1 Η φύση των αλλαγών στο Σχέδιο Ασφάλειας του πλοίου ή στον εξοπλισμό ασφάλειας οι οποίες έχουν εγκριθεί συγκεκριμένα από την Αρχή, σύμφωνα με το σημείο 9.5, θα τεκμηριώνονται κατά τρόπο που να υποδεικνύει σαφώς την έγκριση αυτή. Η έγκριση αυτή θα είναι διαθέσιμη επί του πλοίου και θα επιδεικνύεται μαζί με το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου (ή το Προσωρινό Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου). Εάν οι αλλαγές αυτές είναι προσωρινές, από τη στιγμή που αποκαθίστανται τα αρχικά εγκεκριμένα μέτρα ή εξοπλισμός θα παύει να ισχύει και η απαίτηση περί τήρησης της τεκμηρίωσης αυτής επί του πλοίου.

9.6 Το σχέδιο μπορεί να τηρείται σε ηλεκτρονική μορφή. Σε αυτή την περίπτωση, θα προστατεύεται με διαδικασίες οι οποίες θα αποσκοπούν στην πρόληψη μη εξουσιοδοτημένης διαγραφής, καταστροφής ή τροποποίησης.

9.7 Το σχέδιο θα προστατεύεται από ανεξουσιοδότητη πρόσβαση ή κοινοποίηση.

9.8 Τα σχέδια ασφάλειας πλοίων δεν υπόκεινται σε επιθεώρηση από αρμόδια όργανα, εξουσιοδοτημένα από συμβαλλόμενο κράτος να εφαρμόζουν μέτρα ελέγχου και συμμόρφωσης σύμφωνα με τον κανονισμό XI-2/9, με εξαίρεση τις περιπτώσεις που ορίζονται στο σημείο 9.8.1.

9.8.1 Εάν τα αρμόδια εξουσιοδοτημένα από συμβαλλόμενο κράτος όργανα έχουν βάσιμους λόγους να πιστεύουν ότι το πλοίο δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2 ή του μέρους Α του παρόντος κώδικα και ο μόνος τρόπος διαπίστωσης ή αποκατάστασης της μη συμμόρφωσης είναι η εξέταση των σχετικών απαιτήσεων του σχεδίου ασφάλειας πλοίου, θα επιτρέπεται εξαιρετικά περιορισμένη πρόσβαση στις συγκεκριμένες ενότητες του σχεδίου οι οποίες σχετίζονται με τη μη συμμόρφωση, αλλά μόνο με τη συγκατάθεση του συμβαλλόμένου κράτους, ή του πλοιάρχου, του συγκεκριμένου πλοίου. Παρόλα αυτά, οι διατάξεις του σχεδίου αυτού οι οποίες σχετίζονται με τα στοιχεία. 2,. 4,. 5,. 7,. 15,. 17 και. 18 του σημείου 9.4 του παρόντος μέρους του κώδικα θεωρούνται απόρρητες πληροφορίες και δεν μπορούν να υποβάλλονται σε έλεγχο, εκτός εάν συμφωνηθεί διαφορετικά από τα ενδιαφερόμενα συμβαλλόμενα κράτη.

10 Αρχεία

10.1 Επί του πλοίου τηρούνται αρχεία για τις ακόλουθες δραστηριότητες τις οποίες καλύπτει το Σχέδιο Ασφάλειας πλοίου, τουλάχιστον για την ελάχιστη περίοδο που ορίζει η Αρχή, έχοντας υπόψη τις διατάξεις του κανονισμού XI-2/9.2.3:

.1 εκπαίδευση, γυμνάσια και ασκήσεις·

.2 απειλές για την ασφάλεια και συμβάντα που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια·

.3 παραβιάσεις της ασφάλειας·

.4 αλλαγές στο επίπεδο ασφάλειας·

.5 ανακοινώσεις οι οποίες σχετίζονται άμεσα με την ασφάλεια του πλοίου, όπως συγκεκριμένες απειλές προς το πλοίο ή τις λιμενικές εγκαταστάσεις στις οποίες βρίσκεται ή έχει βρεθεί το πλοίο·

.6 εσωτερικούς ελέγχους και επανεξετάσεις των σχετικών με την ασφάλεια δραστηριοτήτων·

.7 περιοδική επανεξέταση της αξιολόγησης ασφάλειας του πλοίου·

.8 περιοδική επανεξέταση του σχεδίου ασφάλειας του πλοίου·

.9 εφαρμογή οποιωνδήποτε τροποποιήσεων του σχεδίου· και

.10 συντήρηση, βαθμονόμηση και δοκιμές οποιουδήποτε εξοπλισμού ασφάλειας επί του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των δοκιμών του συστήματος προειδοποίησης ασφάλειας του πλοίου.

10.2 Τα αρχεία θα τηρούνται στη γλώσσα ή τις γλώσσες εργασίας του πλοίου. Εάν η χρησιμοποιούμενη γλώσσα ή γλώσσες δεν είναι η αγγλική, η γαλλική ή η ισπανική, το κείμενο θα περιλαμβάνει μετάφραση σε μία από τις γλώσσες αυτές.

10.3 Τα αρχεία μπορούν να τηρούνται σε ηλεκτρονική μορφή. Σε αυτή την περίπτωση, θα προστατεύονται με διαδικασίες οι οποίες θα αποσκοπούν στην πρόληψη μη εξουσιοδοτημένης διαγραφής, καταστροφής ή τροποποίησης.

10.4 Τα αρχεία προστατεύονται από μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή κοινοποίηση.

---

[1] *Οι Αρχές δύνανται να επιτρέπουν, για την αποφυγή της διακύβευσης καθ' οιονδήποτε τρόπο του σκοπού της παροχής επί του πλοίου του συστήματος προειδοποίησης ασφάλειας πλοίου, τη φύλαξη των πληροφοριών αυτών σε άλλο σημείο επί του πλοίου, σε έγγραφο το οποίο θα γνωρίζει ο πλοίαρχος, ο αξιωματικός ασφάλειας του πλοίου και άλλοι αξιωματικοί του πλοίου, σύμφωνα με απόφαση της εταιρείας.*

11 ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ

11.1 Η εταιρεία διορίζει έναν υπεύθυνο ασφάλειας εταιρείας. Το άτομο που διορίζεται ως Υπεύθυνος Ασφάλειας Εταιρείας δύναται να ενεργεί ως υπεύθυνος ασφάλειας της εταιρείας για ένα ή περισσότερα πλοία, ανάλογα με τον αριθμό ή τους τύπους των πλοίων που διαχειρίζεται η εταιρεία, υπό την προϋπόθεση ότι προσδιορίζεται σαφώς για ποια πλοία είναι υπεύθυνος. Μια εταιρεία μπορεί, ανάλογα με τον αριθμό ή τους τύπους των πλοίων που διαχειρίζεται, να διορίζει διάφορα άτομα ως υπεύθυνους ασφάλειας εταιρείας, υπό την προϋπόθεση ότι προσδιορίζεται σαφώς για ποια πλοία είναι υπεύθυνο κάθε άτομο.

11.2 Πέραν των όσων ορίζονται σε άλλα σημεία του παρόντος μέρους του κώδικα, τα καθήκοντα και οι ευθύνες του υπεύθυνου ασφάλειας εταιρείας περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων τα εξής:

.1 προειδοποιεί σχετικά με το βαθμό των απειλών τις οποίες μπορεί να αντιμετωπίσει το πλοίο, με τη χρήση κατάλληλων αξιολογήσεων ασφάλειας και άλλων σχετικών πληροφοριών ·

.2 διασφαλίζει τη διενέργεια αξιολογήσεων ασφάλειας πλοίου ·

.3 διασφαλίζει ότι εκπονείται, υποβάλλεται προς έκκριση και, εν συνεχεία, τίθεται σε εφαρμογή και διατηρείται το Σχέδιο Ασφάλειας πλοίου ·

.4 διασφαλίζει την τροποποίηση του σχεδίου ασφαλείας πλοίου, ως κρίνεται σκόπιμο, για τη διόρθωση ελλείψεων και την τήρηση των σχετικών με την ασφάλεια απαιτήσεων του συγκεκριμένου πλοίου ·

.5 προγραμματίζει εσωτερικούς ελέγχους και επανεξετάσεις των σχετικών με την ασφάλεια δραστηριοτήτων ·

.6 προγραμματίζει την αρχική και τις επακόλουθες επαληθεύσεις του πλοίου από την Αρχή ή τον αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας ·

.7 διασφαλίζει την άμεση κάλυψη και αντιμετώπιση των ελλείψεων και των μη συμμορφώσεων που προσδιορίζονται κατά τη διάρκεια εσωτερικών ελέγχων, περιοδικών επανεξετάσεων, επιθεωρήσεων ασφάλειας και διαπιστώσεων συμμόρφωσης ·

.8 συμβάλλει στην αύξηση της ευαισθητοποίησης και επαγρύπνησης σχετικά με την ασφάλεια ·

.9 διασφαλίζει την επαρκή εκπαίδευση του προσωπικού που είναι υπεύθυνο για την ασφάλεια του πλοίου ·

.10 διασφαλίζει την αποτελεσματική επικοινωνία και συνεργασία μεταξύ του αξιωματικού ασφάλειας του πλοίου και των σχετικών υπευθύνων ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων ·

.11 διασφαλίζει τη συνεκτικότητα μεταξύ απαιτήσεων ασφάλειας και απαιτήσεων προστασίας ·

.12 εάν χρησιμοποιούνται σχέδια ασφάλειας αδελφού πλοίου ή στόλου, διασφαλίζει ότι το σχέδιο για κάθε πλοίο αντικατοπτρίζει επακριβώς τις συγκεκριμένες για κάθε πλοίο πληροφορίες · και

.13 διασφαλίζει ότι εφαρμόζονται και διατηρούνται οποιεσδήποτε εναλλακτικές ή ισοδύναμες ρυθμίσεις έχουν εγκριθεί για ένα συγκεκριμένο πλοίο ή ομάδα πλοίων.

12 Αξιωματικός Ασφάλειας Πλοίου

12.1 Σε κάθε πλοίο διορίζεται Αξιωματικός Ασφάλειας Πλοίου.

12.2 Πέραν των όσων ορίζονται σε άλλα σημεία του παρόντος μέρους του κώδικα, τα καθήκοντα και οι ευθύνες του αξιωματικού ασφάλειας πλοίου περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων:

.1 τη διενέργεια τακτικών επιθεωρήσεων ασφάλειας του πλοίου, ούτως ώστε να διασφαλίζεται ότι λαμβάνονται ενδεδειγμένα μέτρα ασφάλειας ·

.2 τη διατήρηση και την εποπτεία της εφαρμογής του σχεδίου ασφάλειας του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων οποιωνδήποτε τροποποιήσεων του σχεδίου ·

.3 το συντονισμό των σχετικών με την ασφάλεια πτυχών του χειρισμού του φορτίου και των εφοδίων του πλοίου με άλλο προσωπικό του πλοίου και με τους σχετικούς υπευθύνους ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων ·

.4 την υποβολή προτάσεων για τροποποιήσεις του σχεδίου ασφάλειας του πλοίου ·

.5 την αναφορά στον υπεύθυνο ασφάλειας της εταιρείας τυχόν ελλείψεων και μη συμμορφώσεων που προσδιορίζονται κατά τη διάρκεια εσωτερικών ελέγχων, περιοδικών επανεξετάσεων, επιθεωρήσεων ασφάλειας και διαπιστώσεων συμμόρφωσης, καθώς και την εφαρμογή διορθωτικών δράσεων ·

.6 την αύξηση της ευαισθητοποίησης και της επαγρύπνησης επί του πλοίου σχετικά με την ασφάλεια ·

.7 τη διασφάλιση επαρκούς εκπαίδευσης του προσωπικού του πλοίου, ως κρίνεται σκόπιμο ·

.8 την αναφορά όλων των συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια ·

.9 το συντονισμό της εφαρμογής του σχεδίου ασφαλείας του πλοίου με τον υπεύθυνο ασφάλειας της εταιρείας και τον σχετικό υπεύθυνο ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης · και

.10 τη διασφάλιση της σωστής λειτουργίας, υποβολής σε δοκιμές, βαθμονόμησης και συντήρησης του εξοπλισμού ασφάλειας, εάν υπάρχει.

13 Εκπαίδευση, γυμνάσια και ασκήσεις σχετικά με την Ασφαλεια του πλοίου

13.1 Ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Εταιρείας και το αρμόδιο προσωπικό στην ακτή έχουν τις απαραίτητες γνώσεις και έχουν λάβει εκπαίδευση, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα.

13.2 Ο Αξιωματικός Ασφάλειας Πλοίου έχει τις απαραίτητες γνώσεις και έχει λάβει εκπαίδευση, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα.

13.3 Το προσωπικό του πλοίου που έχει συγκεκριμένα καθήκοντα και ευθύνες σχετικά με την ασφάλεια έχει επίγνωση των ευθυνών του όσον αφορά την ασφάλεια του πλοίου, όπως περιγράφονται στο Σχέδιο Ασφάλειας πλοίου, και επαρκείς γνώσεις και ικανότητες ως προς την επιτέλεση των καθηκόντων που του έχουν ανατεθεί, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα.

13.4 Για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής εφαρμογής του σχεδίου ασφάλειας πλοίου, λαμβάνουν χώρα γυμνάσια ανά τακτά χρονικά διαστήματα, στα οποία λαμβάνεται υπόψη ο τύπος του πλοίου, οι αλλαγές στο προσωπικό του πλοίου, οι λιμενικές εγκαταστάσεις που πρόκειται να επισκεφθεί το πλοίο και άλλες σχετικές περιστάσεις, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα.

13.5 Ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Εταιρείας διασφαλίζει τον αποτελεσματικό συντονισμό και την εφαρμογή των

σχεδίων ασφάλειας πλοίων συμμετέχοντας σε ασκήσεις ανά τακτά χρονικά διαστήματα, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα.

14 Ασφάλεια Λιμενικής Εγκατάστασης

14.1 Οι λιμενικές εγκαταστάσεις οφείλουν να λειτουργούν σύμφωνα με τα επίπεδα ασφάλειας που ορίζει το συμβαλλόμενο κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκονται. Τα μέτρα και οι διαδικασίες ασφάλειας εφαρμόζονται στη Λιμενική Εγκατάσταση κατά τρόπο ώστε να υπάρχει η ελάχιστη δυνατή παρέμβαση σε επιβάτες, πλοίο, προσωπικό και επισκέπτες του πλοίου, είδη και υπηρεσίες, ή καθυστέρηση αυτών.

14.2 Στο επίπεδο ασφάλειας 1 διεξάγονται οι ακόλουθες δραστηριότητες, μέσω ενδεδειγμένων μέτρων, σε όλες τις λιμενικές εγκαταστάσεις, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα, προκειμένου να προσδιορίζονται και να λαμβάνονται προληπτικά μέτρα για την αντιμετώπιση συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια:

.1 διασφάλιση της επιτέλεσης όλων των σχετικών με την ασφάλεια καθηκόντων στη Λιμενική Εγκατάσταση ·

.2 έλεγχος της πρόσβασης στη Λιμενική Εγκατάσταση ·

.3 παρακολούθηση της Λιμενικής Εγκατάστασης, συμπεριλαμβανομένων των χώρων αγκυροβολίας και προσόρμισης ·

.4 παρακολούθηση των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης για να διασφαλίζεται ότι έχουν πρόσβαση σε αυτές μόνο εξουσιοδοτημένα άτομα ·

.5 επίβλεψη του χειρισμού του φορτίου ·

.6 επίβλεψη του χειρισμού των εφοδίων του πλοίου · και

.7 διασφάλιση της άμεσης διαθεσιμότητας επικοινωνίας ασφάλειας.

14.3 Στο επίπεδο ασφάλειας 2, εφαρμόζονται τα πρόσθετα προστατευτικά μέτρα τα οποία ορίζονται στο Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης για κάθε δραστηριότητα η οποία περιγράφεται λεπτομερώς στο σημείο 14.2, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα.

14.4 Στο επίπεδο ασφάλειας 3, εφαρμόζονται περαιτέρω συγκεκριμένα προστατευτικά μέτρα τα οποία ορίζονται στο Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης για κάθε δραστηριότητα η οποία περιγράφεται λεπτομερώς στο σημείο 14.2, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα.

14.4.1 Επιπροσθέτως, στο επίπεδο ασφάλειας 3, οι λιμενικές εγκαταστάσεις οφείλουν να ανταποκρίνονται στις σχετικές με την ασφάλεια οδηγίες που δίδονται από το συμβαλλόμενο κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκονται και να τις εφαρμόζουν.

14.5 Όταν ένας Υπεύθυνος Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης πληροφορείται ότι ένα πλοίο αντιμετωπίζει δυσκολίες όσον αφορά τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2 ή του παρόντος μέρους ή την εφαρμογή των ενδεδειγμένων μέτρων και διαδικασιών όπως περιγράφονται στο Σχέδιο Ασφάλειας πλοίου, και στην περίπτωση επιπέδου ασφάλειας 3, ύστερα από οποιεσδήποτε σχετικές με την ασφάλεια οδηγίες που δίδονται από το συμβαλλόμενο κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται η Λιμενική Εγκατάσταση, ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης και ο Αξιωματικός Ασφάλειας Πλοίου θα έρχονται σε επαφή και θα συντονίζουν κατάλληλες δράσεις.

14.6 Όταν ένας αξιωματικός ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης πληροφορείται ότι ένα πλοίο λειτουργεί σε επίπεδο ασφάλειας υψηλότερο από εκείνο της Λιμενικής Εγκατάστασης, θα αναφέρει το ζήτημα στην αρμόδια αρχή και θα έρχεται σε επαφή με τον Αξιωματικό Ασφάλειας Πλοίου και θα συντονίζουν κατάλληλες δράσεις, εάν κρίνεται σκόπιμο.

15 Αξιολόγηση ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης

15.1 Η αξιολόγηση ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης αποτελεί βασικό και αναπόσπαστο μέρος της διαδικασίας ανάπτυξης και ενημέρωσης του σχεδίου ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης.

15.2 Η αξιολόγηση ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης θα διεξάγεται από το συμβαλλόμενο κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται η Λιμενική Εγκατάσταση. Ένα συμβαλλόμενο κράτος δύναται να αναθέτει τη διεξαγωγή της αξιολόγησης ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης μιας συγκεκριμένης Λιμενικής Εγκατάστασης εντός της επικράτειάς του σε αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας.

15.2.1 Στις περιπτώσεις που η αξιολόγηση ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης έχει διεξαχθεί από έναν αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας, θα επανεξετάζεται και θα εγκρίνεται ώστε να υπάρχει συμμόρφωση με το παρόν σημείο από το συμβαλλόμενο κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται η Λιμενική Εγκατάσταση.

15.3 Τα πρόσωπα που διεξάγουν αξιολογήσεις ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων θα πρέπει να διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα για την εκτίμηση της ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης, σύμφωνα με το σημείο αυτό, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο Μέρος Β του παρόντος κώδικα.

15.4 Οι αξιολογήσεις ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων θα επανεξετάζονται περιοδικά και θα ενημερώνονται, λαμβάνοντας υπόψη μεταβαλλόμενες απειλές ή/και ελάσσονες αλλαγές στη Λιμενική Εγκατάσταση, και θα επανεξετάζονται και θα ενημερώνονται πάντοτε όταν λαμβάνουν χώρα σημαντικές αλλαγές στη Λιμενική Εγκατάσταση.

15.5 Η αξιολόγηση ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης θα περιλαμβάνει τα κατωτέρω στοιχεία τουλάχιστον:

.1 προσδιορισμό και εκτίμηση των σημαντικών περιουσιακών στοιχείων και υποδομών η προστασία των οποίων είναι σημαντική ·

.2 προσδιορισμό των πιθανών απειλών για τα περιουσιακά στοιχεία και τις υποδομές, καθώς και της πιθανότητας να λάβουν χώρα, προκειμένου να θεσπίζονται και να κατατάσσονται κατά σειρά προτεραιότητας μέτρα ασφάλειας ·

.3 προσδιορισμό, επιλογή και κατάταξη κατά σειρά προτεραιότητας αντισταθμιστικών μέτρων και διαδικαστικών αλλαγών, καθώς και του βαθμού αποτελεσματικότητάς τους όσον αφορά τη μείωση της ευπάθειας · και

.4 προσδιορισμό των αδυναμιών, συμπεριλαμβανομένου του ανθρώπινου παράγοντα, στην υποδομή, στις πολιτικές και στις διαδικασίες.

15.6 Το συμβαλλόμενο κράτος δύναται να επιτρέπει μία αξιολόγηση ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης να καλύπτει περισσότερες από μία λιμενικές εγκαταστάσεις, εάν ο φορέας εκμετάλλευσης, η θέση, η λειτουργία, ο εξοπλισμός και ο σχεδιασμός των λιμενικών αυτών εγκαταστάσεων είναι όμοια. Κάθε συμβαλλόμενο κράτος το οποίο επιτρέπει μια τέτοια ρύθμιση κοινοποιεί στον Οργανισμό σχετικές λεπτομέρειες.

15.7 Μετά την ολοκλήρωση της αξιολόγησης ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης, θα ετοιμάζεται αναφορά η οποία θα αποτελείται από μια σύνοψη του τρόπου με τον οποίο διενεργήθηκε η αξιολόγηση, μια περιγραφή κάθε σημείου ευπάθειας το οποίο εντοπίστηκε κατά τη διάρκεια της αξιολόγησης και μια περιγραφή των αντισταθμιστικών μέτρων που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για την αντιμετώπιση έκαστου σημείου ευπάθειας. Η αναφορά θα προστατεύεται από μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή κοινοποίηση.

16 Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης

16.1 Για κάθε Λιμενική Εγκατάσταση εκπονείται και διατηρείται, βάσει μιας αξιολόγησης ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης, Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης, κατάλληλο για τη διασύνδεση πλοίου/λιμένα. Το σχέδιο θα προβλέπει τρία επίπεδα ασφάλειας όπως ορίζεται στο παρόν μέρος του κώδικα.

16.1.1 Σύμφωνα με τις διατάξεις του σημείου 16.2, το Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης μιας συγκεκριμένης Λιμενικής Εγκατάστασης μπορεί να προετοιμάζει ένας αναγνωρισμένος οργανισμός ασφάλειας.

16.2 Το Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης εγκρίνεται από το συμβαλλόμενο κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται η Λιμενική Εγκατάσταση.

16.3 Τα σχέδια αυτά θα εκπονούνται λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα και θα συντάσσονται στη γλώσσα εργασίας της Λιμενικής Εγκατάστασης. Το σχέδιο καλύπτει τα εξής θέματα τουλάχιστον:

.1 μέτρα για την πρόληψη της εισόδου στη Λιμενική Εγκατάσταση ή σε πλοίο όπλων ή άλλων επικίνδυνων ουσιών και μηχανισμών που έχουν σχεδιαστεί για να χρησιμοποιούνται κατά προσώπων, πλοίων ή λιμένων και η μεταφορά των οποίων απαγορεύεται ·

.2 μέτρα για την πρόληψη μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης στη Λιμενική Εγκατάσταση, σε πλοία προσδεμένα στη Λιμενική Εγκατάσταση και σε ζώνες περιορισμένης πρόσβασης της εγκατάστασης ·

.3 διαδικασίες αντιμετώπισης απειλών για την ασφάλεια ή παραβιάσεων της ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων διαδικασιών για τη διατήρηση κρίσιμων λειτουργιών της Λιμενικής Εγκατάστασης ή της διασύνδεσης πλοίου/λιμένα ·

.4 διαδικασίες ανταπόκρισης σε οποιεσδήποτε σχετικές με την ασφάλεια οδηγίες ενδέχεται να δώσει το συμβαλλόμενο κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται η Λιμενική Εγκατάσταση στο επίπεδο ασφάλειας 3 ·

.5 διαδικασίες εκκένωσης σε περίπτωση που απειλείται ή παραβιάζεται η ασφάλεια ·

.6 καθήκοντα του προσωπικού της Λιμενικής Εγκατάστασης το οποίο είναι επιφορτισμένο με καθήκοντα σχετικά με την ασφάλεια και άλλου προσωπικού της Λιμενικής Εγκατάστασης σε σχέση με πτυχές της ασφάλειας ·

.7 διαδικασίες διασύνδεσης με τις σχετικές με την ασφάλεια δραστηριότητες του πλοίου ·

.8 διαδικασίες για την περιοδική αναθεώρηση του σχεδίου και την ενημέρωσή του ·

.9 διαδικασίες αναφοράς συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια ·

.10 προσδιορισμό του υπευθύνου ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης, συμπεριλαμβανομένων στοιχείων επικοινωνίας επί 24ώρου βάσεως ·

.11 μέτρα για τη διασφάλιση της ασφάλειας των πληροφοριών οι οποίες περιέχονται στο σχέδιο ·

.12 μέτρα για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής ασφάλειας του φορτίου και του εξοπλισμού χειρισμού φορτίου στη Λιμενική Εγκατάσταση ·

.13 διαδικασίες ελέγχου του σχεδίου ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης ·

.14 διαδικασίες ανταπόκρισης σε περίπτωση ενεργοποίησης του συστήματος προειδοποίησης ασφάλειας πλοίου στη Λιμενική Εγκατάσταση · και

.15 διαδικασίες διευκόλυνσης της παραμονής στην ακτή για το προσωπικό του πλοίου ή αλλαγών στο προσωπικό, καθώς και της πρόσβασης επισκεπτών στο πλοίο, συμπεριλαμβανομένων εκπροσώπων κοινωνικών υπηρεσιών και συνδικαλιστικών ενώσεων ναυτικών.

16.4 Το προσωπικό που διενεργεί εσωτερικούς ελέγχους των σχετικών με την ασφάλεια δραστηριοτήτων που ορίζονται στο σχέδιο ή εκτιμά την εφαρμογή του δεν θα έχει σχέση με τις δραστηριότητες που υποβάλλονται σε έλεγχο, εκτός εάν αυτό δεν είναι δυνατό στην πράξη λόγω του μεγέθους και της φύσης της Λιμενικής Εγκατάστασης.

16.5 Το Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης μπορεί να συνδυάζεται με το Σχέδιο Ασφάλειας λιμένα ή οποιοδήποτε άλλο σχέδιο ή σχέδια λιμένα έκτακτης ανάγκης, ή να αποτελεί μέρος αυτών.

16.6 Το συμβαλλόμενο κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται η Λιμενική Εγκατάσταση προσδιορίζει ποιες αλλαγές στο Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης δεν θα εφαρμόζονται πριν από την έγκριση των σχετικών τροποποιήσεων του σχεδίου από αυτό.

16.7 Το σχέδιο μπορεί να τηρείται σε ηλεκτρονική μορφή. Σε αυτήν την περίπτωση, θα προστατεύεται με διαδικασίες οι οποίες αποσκοπούν στην πρόληψη μη εξουσιοδοτημένης διαγραφής, καταστροφής ή τροποποίησης.

16.8 Το σχέδιο προστατεύεται από μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή κοινοποίηση.

16.9 Τα συμβαλλόμενα κράτη δύνανται να επιτρέπουν σε ένα Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης να καλύπτει περισσότερες από μία λιμενικές εγκαταστάσεις εάν ο φορέας εκμετάλλευσης, η θέση, η λειτουργία, ο εξοπλισμός και ο σχεδιασμός των λιμενικών αυτών εγκαταστάσεων είναι όμοια. Κάθε συμβαλλόμενο κράτος το οποίο επιτρέπει μια τέτοια εναλλακτική ρύθμιση κοινοποιεί στον Οργανισμό τις σχετικές λεπτομέρειες.

17 Υπεύθυνος Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης

17.1 Για κάθε Λιμενική Εγκατάσταση ορίζεται Υπεύθυνος Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης. Το ίδιο άτομο μπορεί να οριστεί Υπεύθυνος Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης για μία ή περισσότερες λιμενικές εγκαταστάσεις.

17.2 Πέραν των όσων ορίζονται σε άλλα σημεία του παρόντος μέρους του κώδικα, τα καθήκοντα και οι ευθύνες του Υπευθύνου Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων:

.1 τη διενέργεια εκτενούς αρχικής επιθεώρησης ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης, λαμβάνοντας υπόψη τη σχετική αξιολόγηση ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης ·

.2 τη διασφάλιση της εκπόνησης και διατήρησης του σχεδίου ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης ·

.3 την εφαρμογή και άσκηση του σχεδίου ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης ·

.4 τη διενέργεια τακτικών επιθεωρήσεων της ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης για τη διασφάλιση της συνέχισης ενδεδειγμένων μέτρων ασφάλειας ·

.5 την υποβολή προτάσεων για τροποποιήσεις και την ενσωμάτωσή τους, κατά περίπτωση, στο Σχέδιο Ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης, προκειμένου να διορθώνονται οι ελλείψεις και να ενημερώνεται το σχέδιο ούτως ώστε να λαμβάνει υπόψη σχετικές αλλαγές στη Λιμενική Εγκατάσταση ·

.6 την αύξηση της ευαισθητοποίησης και της επαγρύπνησης του προσωπικού της Λιμενικής Εγκατάστασης σχετικά με την ασφάλεια ·

.7 τη διασφάλιση παροχής επαρκούς εκπαίδευσης στο προσωπικό που είναι υπεύθυνο για την ασφάλεια της Λιμενικής Εγκατάστασης ·

.8 την αναφορά περιστατικών που απειλούν την ασφάλεια της Λιμενικής Εγκατάστασης στις αρμόδιες αρχές και την τήρηση σχετικών αρχείων ·

.9 τον συντονισμό εφαρμογής του σχεδίου ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης με τον αρμόδιο υπεύθυνο ασφάλειας της εταιρείας και τον αξιωματικό ασφάλειας του πλοίου ·

.10 το συντονισμό με τις υπηρεσίες ασφάλειας, ως κρίνεται σκόπιμο ·

.11 τη διασφάλιση της τήρησης των προτύπων για το προσωπικό που είναι υπεύθυνο για την ασφάλεια της Λιμενικής Εγκατάστασης ·

.12 τη διασφάλιση της σωστής λειτουργίας, υποβολής σε δοκιμές, βαθμονόμησης και συντήρησης του εξοπλισμού, εάν υπάρχει · και

.13 τη στήριξη των αξιωματικών ασφάλειας πλοίων στην επιβεβαίωση της ταυτότητας εκείνων που ζητούν να επιβιβαστούν στο πλοίο όταν ζητείται.

17.3 Στον υπεύθυνο ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης δίδεται η αναγκαία βοήθεια για την επιτέλεση των καθηκόντων και των ευθυνών που επιβάλλονται από το κεφάλαιο XI-2 και το παρόν μέρος του κώδικα.

18 Εκπαίδευση, γυμνάσια και ασκήσεις όσον αφορά την ασφάλεια Λιμενικής Εγκατάστασης

18.1 Ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης και το αρμόδιο προσωπικό ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης έχουν τις απαραίτητες γνώσεις και έχουν λάβει εκπαίδευση, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα.

18.2 Το προσωπικό της Λιμενικής Εγκατάστασης που έχει συγκεκριμένα καθήκοντα και ευθύνες σχετικά με την ασφάλεια έχει επίγνωση των ευθυνών του όσον αφορά την ασφάλεια της Λιμενικής Εγκατάστασης, όπως περιγράφονται στο Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης, και επαρκείς γνώσεις και ικανότητες για την επιτέλεση των καθηκόντων που του έχουν ανατεθεί, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα.

18.3 Για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής εφαρμογής του σχεδίου ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης, λαμβάνουν χώρα γυμνάσια σε τακτά χρονικά διαστήματα, στα οποία λαμβάνεται υπόψη ο τύπος της λειτουργίας της Λιμενικής Εγκατάστασης, οι αλλαγές στο προσωπικό της Λιμενικής Εγκατάστασης, ο τύπος του πλοίου που εξυπηρετεί η Λιμενική Εγκατάσταση και άλλες σχετικές περιστάσεις, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα.

18.4 Ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης διασφαλίζει τον αποτελεσματικό συντονισμό και εφαρμογή του σχεδίου ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης συμμετέχοντας σε ασκήσεις ανά τακτά χρονικά διαστήματα, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του παρόντος κώδικα.

19 Επιθεώρηση και πιστοποίηση για πλοία

19.1 Επιθεωρήσεις

19.1.1 Κάθε πλοίο στο οποίο εφαρμόζεται το παρόν μέρος του κώδικα υπόκειται στις επιθεωρήσεις που ορίζονται κατωτέρω:

.1 αρχική επιθεώρηση πριν το πλοίο τεθεί σε λειτουργία ή πριν το πιστοποιητικό, που απαιτείται σύμφωνα με το σημείο 19.2, εκδοθεί για πρώτη φορά, η οποία θα περιλαμβάνει πλήρη επιθεώρηση του συστήματος ασφάλειάς του και κάθε συναφούς εξοπλισμού ασφάλειας που καλύπτεται από τις σχετικές διατάξεις του κεφαλαίου XI-2, του παρόντος μέρους του κώδικα και του εγκεκριμένου σχεδίου ασφάλειας πλοίου. Αυτή η επιθεώρηση θα είναι τέτοια ώστε να βεβαιώνεται ότι το σύστημα ασφάλειας και οποιοσδήποτε συναφής εξοπλισμός ασφάλειας του πλοίου συμμορφώνονται πλήρως με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2 και του παρόντος μέρους του κώδικα, ότι η κατάστασή τους είναι καθ' όλα ικανοποιητική και ότι είναι κατάλληλα για την υπηρεσία για την οποία προορίζεται το πλοίο·

.2 περιοδικές επιθεωρήσεις κατά διαστήματα, καθοριζόμενα από την Αρχή, που δεν υπερβαίνουν τα πέντε έτη, εκτός από τις περιπτώσεις όπου εφαρμόζεται το σημείο 19.3. Αυτή η επιθεώρηση είναι τέτοια ώστε να βεβαιώνεται ότι το σύστημα ασφάλειας και κάθε συναφής εξοπλισμός ασφάλειας του πλοίου συμμορφώνονται πλήρως με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2, του παρόντος μέρους του κώδικα και του εγκεκριμένου σχεδίου ασφάλειας πλοίου, ότι η κατάστασή τους είναι καθ' όλα ικανοποιητική και ότι είναι κατάλληλα για την υπηρεσία για την οποία προορίζεται το πλοίο·

.3 τουλάχιστον μια ενδιάμεση επιθεώρηση. Στις περιπτώσεις που μόνο μια ενδιάμεση επιθεώρηση λαμβάνει χώρα κατά την διάρκεια ισχύος του πιστοποιητικού, αυτή πραγματοποιείται μεταξύ της δεύτερης και της τρίτης επετείου έκδοσης του πιστοποιητικού όπως ορίζεται στον κανονισμό I/2(ιδ). Η ενδιάμεση επιθεώρηση περιλαμβάνει επιθεώρηση του συστήματος ασφάλειας και κάθε συναφούς εξοπλισμού ασφάλειας του πλοίου, ώστε να διασφαλίζεται ότι η κατάστασή τους παραμένει καθ' όλα ικανοποιητική για την υπηρεσία για την οποία προορίζεται το πλοίο. Αυτή η ενδιάμεση επιθεώρηση καταχωρείται στο πιστοποιητικό·

.4 πρόσθετες επιθεωρήσεις που καθορίζονται από την Αρχή.

19.1.2 Οι επιθεωρήσεις πλοίων διενεργούνται από όργανα της Αρχής. Ωστόσο, η Αρχή δύναται να αναθέτει τις επιθεωρήσεις σε αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας όπως αναφέρεται στον κανονισμό XI-2/1.

19.1.3 Σε κάθε περίπτωση, η ενδιαφερόμενη Αρχή εγγυάται πλήρως την πληρότητα και αποτελεσματικότητα των επιθεωρήσεων και αναλαμβάνει την υποχρέωση να εξασφαλίσει τις απαραίτητες διατάξεις για να εκπληρωθεί η υποχρέωση αυτή.

19.1.4 Η κατάσταση του συστήματος ασφάλειας και οποιουδήποτε συναφούς εξοπλισμού ασφάλειας του πλοίου διατηρείται, μετά την επιθεώρηση, κατά τρόπο που να πληρούνται οι διατάξεις του κανονισμού XI-2/4.2 και XI-2/6, του παρόντος μέρους του κώδικα και του εγκεκριμένου σχεδίου ασφάλειας πλοίου. Μετά το πέρας κάθε επιθεωρήσεως του πλοίου σύμφωνα με το σημείο 19.1.1, δεν θα γίνεται καμία αλλαγή στο σύστημα ασφάλειας και στον συναφή εξοπλισμό ασφάλειας ή στο εγκεκριμένο Σχέδιο Ασφάλειας πλοίου χωρίς την έγκριση της Αρχής.

19.2 Έκδοση ή θεώρηση πιστοποιητικού

19.2.1 Μετά την αρχική ή περιοδική επιθεώρηση εκδίδεται Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου σύμφωνα με τις διατάξεις του σημείου 19.1.

19.2.2 Το πιστοποιητικό αυτό θα εκδίδεται ή θεωρείται είτε από την Αρχή είτε από αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας εκ μέρους της Αρχής.

19.2.3 Ένα συμβαλλόμενο κράτος δύναται, κατόπιν αιτήσεως της Αρχής, να διατάξει την επιθεώρηση κάποιου πλοίου και, εάν πεισθεί ότι πληρούνται οι απαιτήσεις του σημείου 19.1.1, να προβεί στην έκδοση ή να εξουσιοδοτεί την έκδοση Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφάλειας για το πλοίο και, όπου κρίνεται σκόπιμο, να θεωρεί ή να εξουσιοδοτεί την θεώρηση αυτού του πιστοποιητικού στο πλοίο, σύμφωνα με τον παρόντα κώδικα.

19.2.3.1 Αντίγραφο του πιστοποιητικού και αντίγραφο της έκθεσης επιθεώρησης αποστέλλονται το συντομότερο δυνατόν στην αιτούσα Αρχή.

19.2.3.2 Όλα τα πιστοποιητικά που εκδίδονται κατά τα ανωτέρω πρέπει να αναφέρουν ότι εξεδόθησαν κατόπιν αιτήσεως της Αρχής και έχουν την ίδια ισχύ και αναγνώριση με τα πιστοποιητικά τα οποία εκδίδονται σύμφωνα με το σημείο 19.2.2.

19.2.4 Το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου καταρτίζεται σε μορφή αντίστοιχη του υποδείγματος που δίδεται στο προσάρτημα του παρόντος κώδικα. Εάν η χρησιμοποιούμενη γλώσσα ή οι γλώσσες δεν είναι η αγγλική, η γαλλική ή η ισπανική, το κείμενο περιλαμβάνει μετάφραση σε μία από τις γλώσσες αυτές.

19.3 Διάρκεια και ισχύς πιστοποιητικού

19.3.1 Το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου εκδίδεται για χρονική περίοδο οριζόμενη από την Αρχή, μη υπερβαίνουσα τα πέντε έτη.

19.3.2 Στις περιπτώσεις που η περιοδική επιθεώρηση ολοκληρώνεται εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη ισχύος του υφιστάμενου πιστοποιητικού, το νέο πιστοποιητικό ισχύει από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της περιοδικής επιθεώρησης μέχρι μια ημερομηνία μη υπερβαίνουσα τα πέντε έτη από την ημερομηνία λήξης ισχύος του υφιστάμενου πιστοποιητικού.

19.3.2.1 Στις περιπτώσεις που η περιοδική επιθεώρηση ολοκληρώνεται μετά τη λήξη ισχύος του υφιστάμενου πιστοποιητικού, το νέο πιστοποιητικό ισχύει από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της περιοδικής επιθεώρησης μέχρι μια ημερομηνία μη υπερβαίνουσα τα πέντε έτη από την ημερομηνία λήξης ισχύος του υφιστάμενου πιστοποιητικού.

19.3.2.2 Στις περιπτώσεις που η περιοδική επιθεώρηση ολοκληρώνεται περισσότερο από τρεις μήνες πριν από τη λήξη ισχύος του υφιστάμενου πιστοποιητικού, το νέο πιστοποιητικό ισχύει από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της περιοδικής επιθεώρησης μέχρι μια ημερομηνία μη υπερβαίνουσα τα πέντε έτη από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της περιοδικής επιθεώρησης.

19.3.3 Σε περίπτωση έκδοσης πιστοποιητικού για χρονική περίοδο μικρότερη των πέντε ετών, η Αρχή δύναται να παρατείνει την ισχύ του πιστοποιητικού και μετά τη λήξη ισχύος μέχρι τη μέγιστη περίοδο η οποία ορίζεται στο σημείο 19.3.1, υπό την προϋπόθεση ότι λαμβάνουν χώρα ως απαιτείται οι επιθεωρήσεις οι οποίες αναφέρονται στο σημείο 19.1.1 και οι οποίες εφαρμόζονται όταν εκδίδεται πιστοποιητικό για χρονική περίοδο πέντε ετών.

19.3.4 Σε περίπτωση που έχει ολοκληρωθεί η περιοδική επιθεώρηση και δεν μπορεί να εκδοθεί ή να αναρτηθεί στο πλοίο νέο πιστοποιητικό πριν από τη λήξη ισχύος του υφιστάμενου πιστοποιητικού, η Αρχή ή αναγνωρισμένος οργανισμός ασφάλειας ενεργών εκ μέρους της Αρχής δύναται να θεωρήσει το υφιστάμενο πιστοποιητικό και το πιστοποιητικό αυτό θα γίνεται δεκτό ως έγκυρο για περαιτέρω χρονική περίοδο μη υπερβαίνουσα τους πέντε μήνες από την ημερομηνία λήξης ισχύος.

19.3.5 Εάν ένα πλοίο, κατά το χρόνο λήξεως της ισχύος πιστοποιητικού του, δεν βρίσκεται σε λιμένα όπου πρόκειται να επιθεωρηθεί, η Αρχή δύναται να παρατείνει την περίοδο ισχύος του πιστοποιητικού, αλλά η παράταση αυτή θα χορηγείται μόνο για το σκοπό διευκόλυνσης του πλοίου να συμπληρώσει το ταξίδι του στον λιμένα όπου πρόκειται να επιθεωρηθεί και τούτο μόνο στις περιπτώσεις στις οποίες κρίνεται πρέπον και λογικό να χορηγηθεί η παράταση αυτή. Ουδενός πιστοποιητικού η ισχύς θα παρατείνεται για περίοδο πέραν των τριών μηνών και το πλοίο στο οποίο χορηγήθηκε η παράταση αυτή, μόλις καταπλεύσει στον λιμένα στον οποίο πρόκειται να επιθεωρηθεί, δεν δύναται δυνάμει αυτής της παράτασης να αποπλεύσει από τον λιμένα αυτόν πριν εφοδιαστεί με νέο πιστοποιητικό. Μετά το πέρας της περιοδικής επιθεώρησης, το νέο πιστοποιητικό ισχύει για χρονική περίοδο μη υπερβαίνουσα τα πέντε έτη από την ημερομηνία λήξης ισχύος του υφιστάμενου πιστοποιητικού πριν από τη χορήγηση της παράτασης.

19.3.6 Πιστοποιητικό εκδιδόμενο για πλοίο το οποίο εκτελεί πλόες μικρής διάρκειας το οποίο δεν παρετάθη κατά τις ανωτέρω διατάξεις της παρούσας ενότητας μπορεί να παραταθεί από την Αρχή χαριστικά για χρονική περίοδο μέχρι ενός μηνός από την ημερομηνία λήξης που αναγράφεται στο πιστοποιητικό. Μετά το πέρας της περιοδικής επιθεώρησης, το νέο πιστοποιητικό ισχύει για χρονική περίοδο μη υπερβαίνουσα τα πέντε έτη από την ημερομηνία λήξης ισχύος του υφιστάμενου πιστοποιητικού πριν από τη χορήγηση της παράτασης.

19.3.7 Σε περίπτωση περάτωσης ενδιάμεσης επιθεώρησης πριν από την περίοδο που ορίζεται στο σημείο 19.1.1, τότε:

.1 η αναγραφόμενη στο πιστοποιητικό ημερομηνία λήξης θα τροποποιείται με θεώρηση για ημερομηνία η οποία δεν θα υπερβαίνει τα τρία έτη μετά την ημερομηνία περάτωσης της ενδιάμεσης επιθεώρησης·

.2 η ημερομηνία λήξεως μπορεί να παραμείνει αμετάβλητη, υπό την προϋπόθεση ότι λαμβάνουν χώρα μία ή περισσότερες επιθεωρήσεις ούτως ώστε να μην υπερβαίνονται τα μέγιστα χρονικά διαστήματα που ορίζονται στο σημείο 19.1.1.

19.3.8 Πιστοποιητικό εκδοθέν σύμφωνα με το σημείο 19.2 παύει να ισχύει στις ακόλουθες περιπτώσεις:

.1 εάν οι σχετικές επιθεωρήσεις δεν διενεργούνται εντός των χρονικών ορίων που καθορίζονται στο σημείο 19.1.1 ·

.2 εάν το πιστοποιητικό δεν θεωρείται σύμφωνα με τα σημεία 19.1.1.3 και 19.3.7.1, εάν εφαρμόζονται ·

.3 όταν μια εταιρεία αναλαμβάνει την ευθύνη της διαχείρισης πλοίου το οποίο δεν διαχειριζόταν προηγουμένως η ίδια · και

.4 επί αλλαγής της σημαίας του πλοίου σε σημαία άλλου κράτους.

19.3.9 Στην περίπτωση:

.1 αλλαγής της σημαίας του πλοίου σε σημαία άλλου συμβαλλομένου κράτους, το συμβαλλόμενο κράτος τη σημαία του οποίου είχε δικαίωμα να φέρει το πλοίο προηγουμένως αποστέλλει, το ταχύτερο δυνατό, στη λαμβάνουσα Αρχή αντίγραφα του Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πλοίου το οποίο έφερε το πλοίο πριν από την αλλαγή σημαίας ή όλες τις πληροφορίες σχετικά με αυτό και αντίγραφα των διαθέσιμων εκθέσεων επιθεώρησης, ή

.2 ανάληψης της διαχείρισης του πλοίου από εταιρεία η οποία δεν είχε την προηγούμενη διαχείριση του πλοίου, η προηγούμενη εταιρεία αποστέλλει, το ταχύτερο δυνατό, στη λαμβάνουσα εταιρεία αντίγραφα κάθε πληροφορίας σχετικά με το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου ή διευκολύνει τις επιθεωρήσεις που περιγράφονται στο σημείο 19.4.2.

19.4 Προσωρινή πιστοποίηση

19.4.1 Τα πιστοποιητικά που προσδιορίζονται στο σημείο 19.2 εκδίδονται μόνον όταν η Αρχή έκδοσης του πιστοποιητικού ικανοποιείται πλήρως ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του σημείου 19.1. Ωστόσο, μετά την 1η Ιουλίου 2004, σε περίπτωση:

.1 πλοίου χωρίς πιστοποιητικό, κατά την παράδοση ή πριν από τη θέση ή την εκ νέου θέση σε υπηρεσία ·

.2 αλλαγής της σημαίας πλοίου από τη σημαία ενός συμβαλλομένου κράτους σε σημαία άλλου συμβαλλομένου κράτους ·

.3 αλλαγής της σημαίας πλοίου σε σημαία συμβαλλομένου κράτους από τη σημεία κράτους το οποίο δεν ήταν συμβαλλόμενο κράτος της σύμβασης · ή

.4 ανάληψης της διαχείρισης του πλοίου από εταιρεία η οποία δεν είχε την προηγούμενη διαχείριση του πλοίου ·

μέχρι την έκδοση του πιστοποιητικού το οποίο αναφέρεται στο σημείο 19.2, η Αρχή μπορεί να διατάξει την έκδοση Προσωρινού Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πλοίου, σε μορφή αντίστοιχη του υποδείγματος που δίδεται στο προσάρτημα του παρόντος μέρους του κώδικα.

19.4.2 Προσωρινό Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου εκδίδεται μόνο όταν η Αρχή ή αναγνωρισμένος οργανισμός ασφάλειας, εκ μέρους της Αρχής, έχει διαπιστώσει ότι:

.1 η αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου η οποία απαιτείται από το παρόν μέρος του κώδικα έχει ολοκληρωθεί,

.2 επί του πλοίου υπάρχει, έχει υποβληθεί προς εξέταση και έγκριση και εφαρμόζεται αντίγραφο του σχεδίου ασφάλειας πλοίου, το οποίο πληροί τις απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους A του παρόντος κώδικα·

.3 το πλοίο είναι εξοπλισμένο με σύστημα προειδοποίησης ασφάλειας πλοίου, το οποίο πληροί τις απαιτήσεις του κανονισμού XI-2/6, εάν απαιτείται,

.4 ο υπεύθυνος ασφάλειας της εταιρείας:

.1 έχει διασφαλίσει:

.1 την επανεξέταση του σχεδίου ασφάλειας του πλοίου ως προς τη συμμόρφωση με το παρόν μέρος του κώδικα,

.2 ότι το σχέδιο έχει υποβληθεί προς έγκριση, και

.3 ότι το σχέδιο εφαρμόζεται στο πλοίο, και

.2 έχει θεσπίσει τις αναγκαίες ρυθμίσεις, συμπεριλαμβανομένων ρυθμίσεων για γυμνάσια, ασκήσεις και εσωτερικούς ελέγχους, με τις οποίες ο υπεύθυνος ασφάλειας πλοίου βεβαιώνεται ότι το πλοίο θα περάσει επιτυχώς από την απαιτούμενη επιθεώρηση, σύμφωνα με το σημείο 19.1.1.1, εντός 6 μηνών·

.5 έχουν γίνει ρυθμίσεις για τη διενέργεια των απαιτούμενων επιθεωρήσεων σύμφωνα με το σημείο 19.1.1.1·

.6 ο πλοίαρχος, ο αξιωματικός ασφάλειας του πλοίου και τα λοιπά μέλη του προσωπικού του πλοίου που είναι επιφορτισμένα με συγκεκριμένα καθήκοντα σχετικά με την ασφάλεια είναι εξοικειωμένα με τα καθήκοντα και τις ευθύνες τους όπως ορίζονται στο παρόν μέρος του κώδικα και με τις σχετικές διατάξεις του σχεδίου ασφάλειας πλοίου που υπάρχει επί του πλοίου· και οι πληροφορίες αυτές τους έχουν παρασχεθεί στη γλώσσα εργασίας του προσωπικού του πλοίου ή στις γλώσσες τις οποίες καταλαβαίνει· και

.7 ο Αξιωματικός Ασφάλειας Πλοίου πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος μέρους του κώδικα.

19.4.3 Προσωρινό Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου μπορεί να εκδίδεται από την Αρχή ή από αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας εξουσιοδοτημένο να ενεργεί εκ μέρους της Αρχής.

19.4.4 Το Προσωρινό Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου ισχύει για 6 μήνες ή έως ότου εκδοθεί το πιστοποιητικό το οποίο απαιτείται από το σημείο 19.2, ανάλογα με το τι προηγείται, και η ισχύς του δεν μπορεί να παραταθεί.

19.4.5 Κανένα συμβαλλόμενο κράτος δεν θα διατάσσει την έκδοση επακόλουθου, διαδοχικού Προσωρινού Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πλοίου για πλοίο, πέραν της χρονικής περιόδου του αρχικού προσωρινού πιστοποιητικού όπως ορίζεται στο σημείο 19.4.4, εάν, κατά την κρίση της Αρχής ή του αναγνωρισμένου οργανισμού ασφάλειας, ένας από τους λόγους για τους οποίους ζητείται από το πλοίο ή μια εταιρεία το πιστοποιητικό αυτό είναι η αποφυγή πλήρους συμμόρφωσης με το κεφάλαιο XI-2 και το παρόν μέρος του κώδικα.

19.4.6 Για τους σκοπούς του κανονισμού XI-2/9, τα συμβαλλόμενα κράτη μπορούν, πριν από την αποδοχή Προσωρινού Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πλοίου ως έγκυρου πιστοποιητικού, να εξασφαλίζουν ότι πληρούνται οι απαιτήσεις των σημείων 19.4.2.4 έως 19.4.2.6.

Προσάρτημα στο μέρος Α

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 1

Υπόδειγμα Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πλοίου

ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ

(επίσημη σφραγίδα) (Κράτος)

Αριθμός Πιστοποιητικού ....

Εκδοθέν σύμφωνα με τις διατάξεις του

ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΩΔΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ (ΚΩΔΙΚΑΣ ISPS)

Η κυβέρνηση ______________________________ διά του/των:

(κράτος)

____

(εξουσιοδοτημένα πρόσωπα ή οργανισμός)

Όνομα πλοίου :..

Διεθνές διακριτικό σήμα :..

Λιμένας νηολόγησης :..

Τύπος πλοίου :..

Ολική χωρητικότητα :..

Αριθμός ΙΜΟ :..

Όνομα και διεύθυνση της εταιρείας:

ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙ

1 ότι το σύστημα ασφάλειας και ο συναφής εξοπλισμός ασφάλειας του πλοίου έχει εξακριβωθεί σύμφωνα με το σημείο 19.1 του μέρους Α του κώδικα ISPS·

2 ότι η επιθεώρηση κατέδειξε ότι το σύστημα ασφάλειας και οποιοσδήποτε συναφής εξοπλισμός ασφάλειας του πλοίου είναι ικανοποιητικός από όλες τις απόψεις και ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τις εφαρμοστέες διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 της Σύμβασης και με το μέρος Α του κώδικα ISPS·

3 ότι το πλοίο διαθέτει εγκεκριμένο Σχέδιο Ασφάλειας Πλοίου.

Ημερομηνία αρχικής/περιοδικής επιθεώρησης βάσει της οποίας εκδίδεται το παρόν πιστοποιητικό

Το παρόν πιστοποιητικό ισχύει μέχρι..

Υπό την προϋπόθεση της διενέργειας των επιθεωρήσεων που προβλέπονται στο σημείο 19.1.1 του μέρους Α του κώδικα ISPS.

Εξεδόθη εν..

(τόπος έκδοσης του πιστοποιητικού)

Ημερομηνία έκδοσης…………………………….

……………………………………………..

(Υπογραφή του αρμόδιου για την έκδοση

του πιστοποιητικού υπαλλήλου)

(Σφραγίδα της εκδίδουσας αρχής, κατά περίπτωση)

ΘΕΩΡΗΣΗ ΕΝΔΙΑΜΕΣΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ

ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι σε ενδιάμεση επιθεώρηση η οποία απαιτείται σύμφωνα με το σημείο 19.1.1 του μέρους Α του κώδικα ISPS διαπιστώθηκε ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τις σχετικές διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 της Σύμβασης και του μέρους Α του κώδικα ISPS.

Ενδιάμεση επιθεώρηση

Υπογραφή ....
(Υπογραφή αρμόδιου υπαλλήλου)
Τόπος..
Ημερομηνία ....

(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)

ΘΕΩΡΗΣΗ ΓΙΑ ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

Πρόσθετη επιθεώρηση

Υπογραφή ....
(Υπογραφή αρμόδιου υπαλλήλου)
Τόπος..
Ημερομηνία ....

(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)

Πρόσθετη επιθεώρηση

Υπογραφή ....
(Υπογραφή αρμόδιου υπαλλήλου)
Τόπος..
Ημερομηνία ....

(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)

Πρόσθετη επιθεώρηση

Υπογραφή ....
(Υπογραφή αρμόδιου υπαλλήλου)
Τόπος..
Ημερομηνία ....

(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)

ΠΡΟΣΘΕΤΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΣΗΜΕΙΟ Α/19.3.7.2 ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISPS

ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι σε πρόσθετη επιθεώρηση η οποία απαιτείται σύμφωνα με το σημείο 19.3.7.2 του μέρους Α του κώδικα ISPS διαπιστώθηκε ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τις σχετικές διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 της Σύμβασης και του μέρους Α του κώδικα ISPS.

Υπογραφή……………………
(Υπογραφή αρμόδιου υπαλλήλου)
Τόπος..
Ημερομηνία ....

(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)

ΘΕΩΡΗΣΗ ΓΙΑ ΠΑΡΑΤΑΣΗ ΤΗΣ ΙΣΧΥΟΣ ΤΟΥ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΕΡΙΟΔΟΥ ΙΣΧΥΟΣ ΜΙΚΡΟΤΕΡΗΣ ΤΩΝ 5 ΕΤΩΝ Α/19.3.3 ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISPS

Το πλοίο συμμορφώνεται με τις σχετικές διατάξεις του μέρους Α του κώδικα ISPS και το πιστοποιητικό, σύμφωνα με το σημείο 19.3.3 του μέρους Α του κώδικα ISPS, γίνεται δεκτό ως έγκυρο έως
....

Υπογραφή……………………
(Υπογραφή αρμόδιου υπαλλήλου)
Τόπος..
Ημερομηνία ....

(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)

ΘΕΩΡΗΣΗ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΕΡΑΤΩΣΗΣ ΠΕΡΙΟΔΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤ' ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΗΜΕΙΟΥ Α/*19.3.4* ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISPS

Το πλοίο συμμορφώνεται με τις σχετικές διατάξεις του μέρους Α του κώδικα ISPS και το πιστοποιητικό, σύμφωνα με το σημείο 19.3.4 του μέρους Α του κώδικα ISPS, γίνεται δεκτό ως έγκυρο έως
....

Υπογραφή……………………
(Υπογραφή αρμόδιου υπαλλήλου)
Τόπος..
Ημερομηνία ....

(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)

ΘΕΩΡΗΣΗ ΓΙΑ ΠΑΡΑΤΑΣΗ ΤΗΣ ΙΣΧΥΟΣ ΤΟΥ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΕΩΣ ΤΟΝ ΚΑΤΑΠΛΟΥ ΣΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΚΑΤ' ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΗΜΕΙΟΥ Α/19.3.5 ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISPS
Ή ΓΙΑ ΠΕΡΙΟΔΟ ΧΑΡΙΤΟΣ ΚΑΤ' ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΗΜΕΙΟΥ Α/19.3.6 ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISPS

Το παρόν πιστοποιητικό, σύμφωνα με το σημείο 19.3.5 / 19.3.6* του μέρους Α του κώδικα ISPS, γίνεται δεκτό ως έγκυρο έως...

Υπογραφή........................
(Υπογραφή αρμόδιου υπαλλήλου)
Τόπος..
Ημερομηνία ....

(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)

ΘΕΩΡΗΣΗ ΓΙΑ ΠΑΡΑΤΑΣΗ ΤΗΣ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑΣ ΛΗΞΗΣ ΙΣΧΥΟΣ ΚΑΤ' ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΗΜΕΙΟΥ Α/19.3.7.1 ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISPS

Σύμφωνα με το σημείο 19.3.7.1 του μέρους Α του κώδικα ISPS, η νέα ημερομηνία λήξης ισχύος** είναι

Υπογραφή........................
(Υπογραφή αρμόδιου υπαλλήλου)
Τόπος..
Ημερομηνία ....

(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)

---

* Διαγράφεται η περιττή ένδειξη.

** Σε περίπτωση συμπλήρωσης του παρόντος μέρους του πιστοποιητικού πρέπει να τροποποιείται αναλόγως και η αναγραφόμενη στο εμπρόσθιο μέρος του πιστοποιητικού ημερομηνία λήξης ισχύος.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 2

Υπόδειγμα Προσωρινού Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πλοίου

ΠΡΟΣΩΡΙΝΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ

(επίσημη σφραγίδα) (Κράτος)

Αριθμός Πιστοποιητικού

Εκδοθέν σύμφωνα με τις διατάξεις του

ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΩΔΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ (ΚΩΔΙΚΑΣ ISPS)

Η κυβέρνηση ______________________________ διά του/των

(κράτος)

______________________________ πιστοποιεί:

(εξουσιοδοτημένα πρόσωπα ή οργανισμός)

Όνομα πλοίου : ....

Διεθνές διακριτικό σήμα : ....

Λιμένας νηολόγησης : ....

Τύπος πλοίου : ....

Ολική χωρητικότητα : ....

Αριθμός IMO : ....

Όνομα και διεύθυνση της εταιρείας: : ....

ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ

Το παρόν είναι επόμενο, διαδοχικό προσωρινό πιστοποιητικό; Ναι / Όχι*

Εάν Ναι, ημερομηνία έκδοσης του αρχικού προσωρινού πιστοποιητικού ....

Ότι πληρούνται οι απαιτήσεις του σημείου Α/19.4.2 του κώδικα ISPS.

Το παρόν πιστοποιητικό εκδίδεται σύμφωνα με το σημείο Α/19.4 του κώδικα ISPS.

Το παρόν πιστοποιητικό ισχύει μέχρι..

Εκδοθέν εν ....

(τόπος έκδοσης του πιστοποιητικού)

Ημερομηνία έκδοσης..............................

....

(Υπογραφή του αρμόδιου για την έκδοση του πιστοποιητικού υπαλλήλου)

(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)

* Διαγράφεται η περιττή ένδειξη.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

Μέρος Β

ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ XI-2 ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974, ΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΕΙΣΑ ΙΣΧΥΕΙ ΚΑΙ ΤΟΥ ΜΕΡΟΥΣ Α ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΚΩΔΙΚΑ

1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Γενικά

1.1 Στο προοίμιο του παρόντος κώδικα επισημαίνεται ότι το κεφάλαιο XI-2 και το μέρος Α του παρόντος κώδικα θεσπίζουν το νέο διεθνές πλαίσιο μέτρων για την αύξηση της ναυτικής ασφάλειας, μέσω του οποίου πλοία και λιμενικές εγκαταστάσεις μπορούν να συνεργάζονται για τον εντοπισμό και την αποτροπή ενεργειών οι οποίες αποτελούν απειλή για την ασφάλεια στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

1.2 Στην παρούσα εισαγωγή περιγράφονται συνοπτικά οι διαδικασίες που προβλέπονται για τη θέσπιση και εφαρμογή των μέτρων και των ρυθμίσεων που απαιτούνται για την επίτευξη και διατήρηση της συμμόρφωσης με τις διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους Α του παρόντος κώδικα και προσδιορίζονται τα κύρια στοιχεία για τα οποία παρέχεται καθοδήγηση. Η καθοδήγηση παρέχεται στις παραγράφους 2 έως 19. Επίσης, αναφέρονται ουσιώδη ζητήματα, τα οποία πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την εξέταση της εφαρμογής της καθοδήγησης όσον αφορά πλοία και λιμενικές εγκαταστάσεις.

1.3 Ακόμη και εάν το ενδιαφέρον του αναγνώστη εστιάζεται μόνο στα πλοία, συνιστάται θερμά να διαβάζεται ολόκληρο το παρόν μέρος του κώδικα, ιδίως τα σημεία που αφορούν λιμενικές εγκαταστάσεις. Το ίδιο συνιστάται σε εκείνους, το ενδιαφέρον των οποίων εστιάζεται πρωτίστως σε λιμενικές εγκαταστάσεις˙ πρέπει και αυτοί να διαβάσουν τις παραγράφους που αφορούν πλοία.

1.4 Η καθοδήγηση η οποία παρέχεται κατωτέρω σχετίζεται πρωταρχικά με την προστασία του πλοίου όταν βρίσκεται σε Λιμενική Εγκατάσταση. Ωστόσο, θα μπορούσαν να υπάρξουν περιπτώσεις όπου το πλοίο ενδέχεται να αποτελεί απειλή για τη Λιμενική Εγκατάσταση, π.χ. επειδή, κατά την παραμονή του σε Λιμενική Εγκατάσταση, θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ως βάση επίθεσης. Κατά την εξέταση των ενδεδειγμένων μέτρων ασφάλειας για την αντιμετώπιση απειλών για την ασφάλεια προερχόμενων από πλοίο, εκείνοι που συμπληρώνουν την αξιολόγηση ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης ή προετοιμάζουν το Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης πρέπει προσαρμόζουν κατάλληλα τις κατευθύνσεις που παρέχονται στις κατωτέρω παραγράφους.

1.5 Ο αναγνώστης πληροφορείται ότι καμία διάταξη του παρόντος κώδικα δεν πρέπει να διαβάζεται ή να ερμηνεύεται κατά τρόπο αντίθετο προς τις διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 ή του μέρους Α του παρόντος κώδικα και ότι οι προαναφερθείσες διατάξεις επικρατούν και υπερισχύουν πάντοτε έναντι οποιασδήποτε μη ηθελημένης ασυνέπειας η οποία ενδέχεται να έχει διατυπωθεί ακούσια στο παρόν μέρος του κώδικα. Οι κατευθύνσεις που παρέχονται στο παρόν μέρος του κώδικα πρέπει πάντοτε να ερμηνεύονται και να εφαρμόζονται κατά τρόπο συνεπή προς τους στόχους, τους σκοπούς και τις αρχές που ορίζονται στο κεφάλαιο XI-2 και στο μέρος Α του παρόντος κώδικα.

Ευθύνες των συμβαλλόμενων κρατών

1.6 Τα συμβαλλόμενα κράτη έχουν, σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους Α του παρόντος κώδικα, ποικίλες ευθύνες, στις οποίες περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων:

- Ο ορισμός του εφαρμοστέου επιπέδου ασφάλειας˙
- η έγκριση του σχεδίου ασφάλειας πλοίου (ΣΑΠ) και σχετικών τροποποιήσεων σχεδίου το οποίο έχει ήδη εγκριθεί˙
- η διαπίστωση της συμμόρφωσης των πλοίων με τις διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους Α του παρόντος κώδικα και η έκδοση του Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πλοίου για πλοία˙
- ο προσδιορισμός των ευρισκόμενων στην επικράτειά τους λιμενικών εγκαταστάσεων οι οποίες απαιτείται να ορίσουν υπεύθυνο ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης (ΥΑΛΕ), ο οποίος θα είναι υπεύθυνος για την προετοιμασία του σχεδίου ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης˙
- η διασφάλιση της περάτωσης και της έγκρισης της αξιολόγησης ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης και οποιωνδήποτε επακόλουθων τροποποιήσεων αξιολόγησης η οποία έχει ήδη εγκριθεί˙
- η έγκριση του σχεδίου ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης (ΣΑΛΕ) και οποιωνδήποτε επακόλουθων τροποποιήσεων σχεδίου το οποίο έχει ήδη εγκριθεί˙ και
- η εφαρμογή μέτρων ελέγχου και συμμόρφωσης˙
- η υποβολή εγκεκριμένων σχεδίων σε δοκιμές˙ και
- η κοινοποίηση πληροφοριών στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, καθώς και στη ναυτιλιακή και στη λιμενική βιομηχανία.

1.7 Τα συμβαλλόμενα κράτη δύνανται να ορίζουν ή να συστήνουν αρμόδιες αρχές εντός του κράτους για να αναλαμβάνουν, όσον αφορά τις λιμενικές εγκαταστάσεις, τα σχετικά με την ασφάλεια καθήκοντά τους σύμφωνα με το κεφάλαιο XI-2 και το μέρος Α του παρόντος κώδικα και να αναθέτουν σε αναγνωρισμένους οργανισμούς ασφάλειας καθήκοντα σε σχέση με λιμενικές εγκαταστάσεις, αλλά η τελική απόφαση σχετικά με την αποδοχή και έγκριση του των εργασιών πρέπει να δίδεται από το συμβαλλόμενο κράτος ή την αρμόδια αρχή. Οι Αρχές δύνανται επίσης να αναθέτουν την εκτέλεση ορισμένων σχετικών με την ασφάλεια καθηκόντων, όσον αφορά τα πλοία, σε αναγνωρισμένους οργανισμούς ασφάλειας. Τα κατωτέρω καθήκοντα ή δραστηριότητες δεν μπορούν να ανατίθενται σε αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας:

- ο ορισμός του εφαρμοστέου επιπέδου ασφάλειας˙
- ο προσδιορισμός των ευρισκόμενων στην επικράτεια συμβαλλομένου κράτους λιμενικών εγκαταστάσεων οι οποίες απαιτείται να ορίσουν υπεύθυνο ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης και η προετοιμασία σχεδίου ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης˙
- η έγκριση αξιολόγησης ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης και οποιωνδήποτε επακόλουθων τροποποιήσεων αξιολόγησης η οποία έχει ήδη εγκριθεί˙
- η έγκριση σχεδίου ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης και οποιωνδήποτε επακόλουθων τροποποιήσεων σχεδίου το οποίο έχει ήδη εγκριθεί˙
- η εφαρμογή μέτρων ελέγχου και συμμόρφωσης˙ και
- η θέσπιση των απαιτήσεων για Δήλωση Ασφάλειας.

Ορισμός του επιπέδου ασφάλειας

1.8 Ο ορισμός του επίπεδου ασφάλειας που εφαρμόζεται κάθε στιγμή είναι ευθύνη των συμβαλλομένων κρατών

και μπορεί να εφαρμόζεται σε πλοία και λιμενικές εγκαταστάσεις. Το μέρος Α του παρόντος κώδικα ορίζει τρία επίπεδα ασφάλειας για διεθνή χρήση. Αυτά είναι:

- Επίπεδο ασφάλειας 1, κανονικό· το επίπεδο στο οποίο λειτουργούν κανονικά πλοία και λιμενικές εγκαταστάσεις·
- Επίπεδο ασφάλειας 2, αυξημένο· το επίπεδο που εφαρμόζεται για όσο καιρό υπάρχει αυξημένος κίνδυνος επέλευσης συμβάντος που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια· και
- Επίπεδο ασφάλειας 3, εξαιρετικό· το επίπεδο που εφαρμόζεται σε χρονικές περιόδους κατά τις οποίες υπάρχει η πιθανότητα να λάβει χώρα ή επίκειται συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια.

Η εταιρεία και το πλοίο

1.9 Κάθε εταιρεία η οποία διαχειρίζεται πλοία στα οποία εφαρμόζεται το κεφάλαιο XI-2 και το μέρος Α του παρόντος κώδικα υποχρεούται να διορίσει έναν υπεύθυνο ασφάλειας εταιρείας για την εταιρεία και έναν Αξιωματικό Ασφάλειας Πλοίου για κάθε ένα από τα πλοία της. Τα καθήκοντα, οι ευθύνες και οι απαιτήσεις εκπαίδευσης των υπευθύνων αυτών, καθώς και οι απαιτήσεις όσον αφορά γυμνάσια και ασκήσεις ορίζονται στο μέρος Α του παρόντος κώδικα.

1.10 Στις ευθύνες του υπεύθυνου ασφάλειας εταιρείας περιλαμβάνονται, συνοπτικά, μεταξύ άλλων: η διασφάλιση της σωστής διενέργειας αξιολόγησης ασφάλειας πλοίου (ΑΑΠ)· η διασφάλιση της προετοιμασίας σχεδίου ασφάλειας πλοίου και της υποβολής του προς έγκριση από την Αρχή ή εκ μέρους της Αρχής, και, εν συνεχεία, του εφοδιασμού με αυτό κάθε πλοίου στο οποίο εφαρμόζεται το μέρος Α του παρόντος κώδικα και σε σχέση με το οποίο έχει διοριστεί ως Υπεύθυνος Ασφάλειας Εταιρείας το άτομο αυτό.

1.11 Στο Σχέδιο Ασφάλειας πλοίου πρέπει να ορίζονται τα επιχειρησιακά και τα υλικά μέτρα ασφάλειας τα οποία πρέπει να λαμβάνει το ίδιο το πλοίο για να διασφαλίζεται ότι λειτουργεί πάντοτε σε επίπεδο ασφάλειας 1. Επίσης, στο σχέδιο πρέπει να ορίζονται τα πρόσθετα, ή ενισχυμένα, μέτρα ασφάλειας τα οποία μπορεί να λαμβάνει το ίδιο το πλοίο για τη μετάβαση και λειτουργία σε επίπεδο ασφάλειας 2 όταν λαμβάνει σχετικές οδηγίες. Επιπλέον, στο σχέδιο πρέπει να ορίζονται οι πιθανές δράσεις προετοιμασίας στις οποίες μπορεί να προβεί το πλοίο για να είναι δυνατή η άμεση ανταπόκριση στις οδηγίες οι οποίες ενδέχεται να εκδοθούν για το πλοίο από τα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή απειλή τέτοιου συμβάντος σε επίπεδο ασφάλειας 3.

1.12 Τα πλοία στα οποία εφαρμόζονται οι διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους Α του παρόντος κώδικα οφείλουν να διαθέτουν, και να λειτουργούν σύμφωνα με αυτό, Σχέδιο Ασφάλειας πλοίου εγκεκριμένο από την Αρχή ή εκ μέρους αυτής. Η εταιρεία και ο Αξιωματικός Ασφάλειας Πλοίου πρέπει να παρακολουθούν τη διαρκή ισχύ και αποτελεσματικότητα του σχεδίου, αναλαμβάνοντας μεταξύ άλλων τη διενέργεια εσωτερικών ελέγχων. Οι τροποποιήσεις των στοιχείων εγκεκριμένου σχεδίου, για τις οποίες η Αρχή έχει αποφασίσει ότι απαιτείται έγκριση, πρέπει να υποβάλλονται για έλεγχο και έγκριση πριν από την ενσωμάτωσή τους στο εγκεκριμένο σχέδιο και την εφαρμογή τους από το πλοίο.

1.13 Το πλοίο πρέπει να φέρει Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου το οποίο να αποδεικνύει τη συμμόρφωσή του με τις απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους Α του παρόντος κώδικα. Το μέρος Α του παρόντος κώδικα περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με την επιθεώρηση και την πιστοποίηση της συμμόρφωσης του πλοίου με τις απαιτήσεις όσον αφορά την αρχική, τις περιοδικές και τις ενδιάμεσες επιθεωρήσεις.

1.14 Όταν ένα πλοίο βρίσκεται σε λιμένα ή πλέει προς λιμένα συμβαλλομένου κράτους, το συμβαλλόμενο κράτος έχει το δικαίωμα, σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού XI-2/9, να εφαρμόζει ποικίλα μέτρα ελέγχου και συμμόρφωσης σε σχέση με το συγκεκριμένο πλοίο. Το πλοίο υπόκειται σε επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος του λιμένα, αλλά οι επιθεωρήσεις αυτές κανονικά δεν επεκτείνονται σε εξέταση του ίδιου του σχεδίου ασφάλειας πλοίου, εκτός από συγκεκριμένες περιστάσεις. Το πλοίο μπορεί, επίσης, να υποβληθεί σε πρόσθετα μέτρα ελέγχου, εάν η συμβαλλόμενη κυβέρνηση η οποία εφαρμόζει τα μέτρα ελέγχου και συμμόρφωσης έχει λόγους να πιστεύει ότι έχει διακυβευτεί η ασφάλεια του πλοίου ή των λιμενικών εγκαταστάσεων τις οποίες επισκέφθηκε.

1.15 Επίσης, επί του πλοίου πρέπει να υπάρχουν στοιχεία, τα οποία κοινοποιούνται στα συμβαλλόμενα κράτη κατόπιν αιτήσεως, από τα οποία προκύπτει ποιος είναι υπεύθυνος για τη λήψη αποφάσεων σχετικά με το προσωπικό του πλοίου, καθώς και σχετικά με ποικίλα ζητήματα που αφορούν τους πλόες που εκτελεί το πλοίο.

Η Λιμενική Εγκατάσταση

1.16 Κάθε συμβαλλόμενο κράτος οφείλει να διασφαλίζει την περάτωση αξιολόγησης ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης για κάθε μία από τις ευρισκόμενες στην επικράτειά του λιμενικές εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν πλοία τα οποία εκτελούν διεθνείς πλόες. Η αξιολόγηση αυτή μπορεί να διενεργηθεί από το συμβαλλόμενο κράτος, αρμόδια αρχή ή αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας. Η περατωθείσα αξιολόγηση ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης πρέπει να εγκρίνεται από το ενδιαφερόμενο συμβαλλόμενο κράτος ή την αρμόδια αρχή. Η αρμοδιότητα της έγκρισης δεν μπορεί να ανατίθεται σε άλλο φορέα. Οι αξιολογήσεις ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων πρέπει να επανεξετάζονται σε τακτά χρονικά διαστήματα.

1.17 Η αξιολόγηση ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης είναι ουσιαστικά μία ανάλυση κινδύνων όλων των πτυχών λειτουργίας μιας Λιμενικής Εγκατάστασης για τον προσδιορισμό του τμήματος ή των τμημάτων της τα οποία παρουσιάζουν αυξημένες πιθανότητες να αποτελέσουν στόχο επίθεσης. Ο κίνδυνος για την ασφάλεια είναι συνάρτηση της απειλής μιας επίθεσης σε συνδυασμό με την ευπάθεια του στόχου και τις συνέπειες μιας επίθεσης.

Η αξιολόγηση πρέπει να περιλαμβάνει τις ακόλουθες συνιστώσες:

- προσδιορισμό της δυνητικής απειλής για λιμενικές εγκαταστάσεις και υποδομή·
- προσδιορισμό των δυνητικών σημείων αδυναμίας· και
- υπολογισμό των συνεπειών συμβάντων.

Μετά το πέρας της ανάλυσης, θα είναι δυνατή η παραγωγή μιας συνολικής αξιολόγησης του βαθμού κινδύνου. Η αξιολόγηση ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης συμβάλλει στον προσδιορισμό των λιμενικών εγκαταστάσε-

ων, οι οποίες απαιτείται να ορίζουν υπεύθυνο ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης και να εκπονούν Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης.

1.18 Οι λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες υποχρεούνται να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του κεφαλαίου ΧΙ-2 και του μέρους Α του παρόντος κώδικα οφείλουν να ορίζουν υπεύθυνο ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης. Τα καθήκοντα, οι ευθύνες και οι απαιτήσεις εκπαίδευσης των υπευθύνων αυτών, καθώς και οι απαιτήσεις όσον αφορά για γυμνάσια και τις ασκήσεις ορίζονται στο μέρος Α του παρόντος κώδικα.

1.19 Στο Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης πρέπει να ορίζονται τα επιχειρησιακά και τα υλικά μέτρα ασφάλειας τα οποία πρέπει να λαμβάνει η Λιμενική Εγκατάσταση για να διασφαλίζεται ότι λειτουργεί πάντοτε σε επίπεδο ασφάλειας 1. Επίσης, στο σχέδιο πρέπει να ορίζονται τα πρόσθετα, ή ενισχυμένα, μέτρα ασφάλειας τα οποία μπορεί να λαμβάνει η Λιμενική Εγκατάσταση για τη μετάβαση και λειτουργία σε επίπεδο ασφάλειας 2, όταν λαμβάνει σχετικές οδηγίες. Επιπλέον, στο σχέδιο πρέπει να ορίζονται οι πιθανές δράσεις προετοιμασίας στις οποίες μπορεί να προβεί η Λιμενική Εγκατάσταση για να είναι δυνατή η άμεση ανταπόκριση στις οδηγίες, οι οποίες ενδέχεται να εκδοθούν από τα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή απειλή τέτοιου συμβάντος σε επίπεδο ασφάλειας 3.

1.20 Οι λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες υποχρεούνται να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του κεφαλαίου ΧΙ-2 και του μέρους Α του παρόντος κώδικα οφείλουν να διαθέτουν Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης, σύμφωνα με το οποίο λειτουργούν, εγκεκριμένο από το ενδιαφερόμενο συμβαλλόμενο κράτος ή την αρμόδια αρχή. Ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης πρέπει να θέτει σε εφαρμογή τις διατάξεις του και να παρακολουθεί τη διαρκή αποτελεσματικότητα και ισχύ του σχεδίου, αναθέτοντας, μεταξύ άλλων, σε τρίτους τη διενέργεια εσωτερικών ελέγχων σχετικά με την εφαρμογή του σχεδίου. Οι τροποποιήσεις στοιχείων ενός εγκεκριμένου σχεδίου, για τις οποίες το ενδιαφερόμενο συμβαλλόμενο κράτος ή η αρμόδια αρχή έχει αποφασίσει ότι απαιτείται έγκριση, πρέπει να υποβάλλονται για έλεγχο και έγκριση πριν από την ενσωμάτωσή τους στο εγκεκριμένο σχέδιο και την εφαρμογή τους στη Λιμενική Εγκατάσταση. Η αποτελεσματικότητα του σχεδίου μπορεί να υποβάλλεται σε δοκιμές από το ενδιαφερόμενο συμβαλλόμενο κράτος ή αρμόδια αρχή. Η αξιολόγηση ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης η οποία καλύπτει τη Λιμενική Εγκατάσταση ή στην οποία βασίστηκε η εκπόνηση του σχεδίου πρέπει να επανεξετάζεται σε τακτά χρονικά διαστήματα. Όλες αυτές οι δραστηριότητες μπορεί να οδηγήσουν σε τροποποίηση του εγκεκριμένου σχεδίου. Κάθε τροποποίηση συγκεκριμένων στοιχείων εγκεκριμένου σχεδίου πρέπει να υποβάλλεται για έγκριση στο συμβαλλόμενο κράτος ή στην αρμόδια αρχή.

1.21 Τα πλοία που χρησιμοποιούν λιμενικές εγκαταστάσεις μπορεί να υπόκεινται στις επιθεωρήσεις και στα πρόσθετα μέτρα ελέγχου του κράτους λιμένα τα οποία αναφέρονται στον κανονισμό ΧΙ-2/9. Οι αρμόδιες αρχές μπορεί να ζητήσουν την παροχή πληροφοριών σχετικά με το πλοίο, το φορτίο του, τους επιβάτες και το προσωπικό πριν από την είσοδο του πλοίου στον λιμένα. Υπό συγκεκριμένες συνθήκες είναι δυνατή η απόρριψη αιτήματος εισόδου σε λιμένα.

Πληροφορίες και επικοινωνία

1.22 Το κεφάλαιο ΧΙ-2 και το μέρος Α του παρόντος κώδικα απαιτεί από τα συμβαλλόμενα κράτη να παρέχουν ορισμένες πληροφορίες στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό και να μεριμνούν για τη διαθεσιμότητα των πληροφοριών, ώστε να καθίσταται εφικτή η αποτελεσματική επικοινωνία μεταξύ συμβαλλομένων κρατών και μεταξύ του υπευθύνου ασφάλειας εταιρείας/αξιωματικού ασφάλειας πλοίου και των υπευθύνων ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης.

2 ΟΡΙΣΜΟΙ

2.1 Δεν παρέχεται καθοδήγηση σχετικά με τους ορισμούς του κεφαλαίου ΧΙ-2 ή του μέρους Α του παρόντος κώδικα.

2.2 Για τους σκοπούς του μέρους αυτού του κώδικα:

.1 Ως "σημείο" νοείται ένα σημείο του μέρους Α του κώδικα και υποδεικνύεται ως "σημείο Α/<ακολουθούμενο από τον αριθμό του σημείου>"·

.2 Ως "παράγραφος" νοείται μια παράγραφος του παρόντος μέρους του κώδικα και υποδεικνύεται ως "παράγραφος <ακολουθούμενη από τον αριθμό της παραγράφου>"· και

.3 Ως "συμβαλλόμενο κράτος", όταν χρησιμοποιείται στις παραγράφους 14 έως 18, νοείται το "συμβαλλόμενο κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται η Λιμενική Εγκατάσταση" και περιλαμβάνει αναφορά στην αρμόδια αρχή.

3 ΕΦΑΡΜΟΓΗ

Γενικά

3.1 Οι κατευθύνσεις που παρέχονται στο παρόν μέρος του κώδικα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την εφαρμογή των απαιτήσεων του κεφαλαίου ΧΙ-2 και του μέρους Α του παρόντος κώδικα.

3.2 Ωστόσο, πρέπει να αναγνωριστεί ότι ο βαθμός εφαρμογής των κατευθύνσεων στα πλοία εξαρτάται από τον τύπο του πλοίου, το φορτίο ή/και τους επιβάτες του, τις εμπορικές δραστηριότητές του και τα χαρακτηριστικά των λιμενικών εγκαταστάσεων τις οποίες επισκέπτεται.

3.3 Ομοίως, όσον αφορά τις κατευθύνσεις σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις, ο βαθμός εφαρμογής τους εξαρτάται από τις λιμενικές εγκαταστάσεις, τους τύπους πλοίων που χρησιμοποιούν τη Λιμενική Εγκατάσταση, τους τύπους φορτίου ή/και επιβατών, καθώς και τις εμπορικές δραστηριότητες των πλοίων που τις επισκέπτονται.

3.4 Οι διατάξεις του κεφαλαίου ΧΙ-2 και του μέρους Α του παρόντος κώδικα δεν εφαρμόζονται σε λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες έχουν σχεδιαστεί και χρησιμοποιούνται πρωταρχικά για στρατιωτικούς σκοπούς.

4 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΩΝ ΚΡΑΤΩΝ

Ασφάλεια αξιολογήσεων και σχεδίων

4.1 Τα συμβαλλόμενα κράτη πρέπει να διασφαλίζουν ότι εφαρμόζονται ενδεδειγμένα μέτρα για την αποφυγή μη εξουσιοδοτημένης κοινοποίησης υλικού κρίσιμου για την ασφάλεια, ή μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης σε αυτό, το οποίο σχετίζεται με τις αξιολογήσεις ασφάλειας πλοίων (ΑΑΠ), τα σχέδια ασφάλειας πλοίων (ΣΑΠ), τις αξιολογήσεις ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων (ΑΑΛΕ) και τα σχέδια ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων (ΣΑΛΕ) και με μεμονωμένες αξιολογήσεις ή σχέδια.

Αρμόδιες αρχές

4.2 Τα συμβαλλόμενα κράτη δύνανται να ορίζουν μια

αρμόδια αρχή εντός του κράτους για να αναλαμβάνει τα σχετικά με την ασφάλεια καθήκοντά τους όσον αφορά τις λιμενικές εγκαταστάσεις, όπως ορίζεται στο κεφάλαιο XI-2 ή στο μέρος Α του παρόντος κώδικα.

Αναγνωρισμένοι οργανισμοί ασφάλειας

4.3 Τα συμβαλλόμενα κράτη δύνανται να αναθέτουν σε αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας (ΑΟΑ) ορισμένες σχετικές με την ασφάλεια δραστηριότητες, συμπεριλαμβανομένων:

.1 της έγκρισης σχεδίων ασφάλειας πλοίων, ή τροποποιήσεων αυτών, εκ μέρους της Αρχής·

.2 της επιθεώρησης και πιστοποίησης της συμμόρφωσης των πλοίων με τις απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους Α του παρόντος κώδικα εκ μέρους της Αρχής· και

.3 της διενέργειας αξιολογήσεων ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων οι οποίες απαιτούνται από το συμβαλλόμενο κράτος.

4.4 Ένας ΑΟΑ μπορεί επίσης να παρέχει συμβουλές ή στήριξη σε εταιρείες ή λιμενικές εγκαταστάσεις σχετικά με ζητήματα ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων αξιολογήσεων ασφάλειας πλοίων, σχεδίων ασφάλειας πλοίων, αξιολογήσεων ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων και σχεδίων ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων. Στα καθήκοντά του μπορεί να περιλαμβάνεται η ολοκλήρωση αξιολόγησης ή σχεδίου ασφάλειας πλοίου ή Λιμενικής Εγκατάστασης. Εάν ένας ΑΟΑ έχει συμμετάσχει στη διενέργεια αξιολόγησης ή στην εκπόνηση σχεδίου ασφάλειας πλοίου, τότε δεν πρέπει να του ανατίθεται η έγκριση της εν λόγω αξιολόγησης ή σχεδίου ασφάλειας πλοίου.

4.5 Κατά την εξουσιοδότηση ΑΟΑ, τα συμβαλλόμενα κράτη πρέπει να εξετάζουν την ικανότητα του οργανισμού αυτού. Ένας ΑΟΑ πρέπει να μπορεί να επιδεικνύει:

.1 εμπειρογνωμοσύνη σε σχετικές πτυχές ασφάλειας·

.2 ικανή γνώση των λειτουργιών του πλοίου και του λιμένα, καθώς και γνώση του σχεδιασμού και της κατασκευής του πλοίου, εάν παρέχει υπηρεσίες που αφορούν πλοία, ή του σχεδιασμού και της κατασκευής του λιμένα, εάν παρέχει υπηρεσίες που αφορούν λιμενικές εγκαταστάσεις·

.3 ικανότητα αξιολόγησης των πιθανών κινδύνων για την ασφάλεια οι οποίοι μπορεί να λάβουν χώρα κατά τη διάρκεια της λειτουργίας του πλοίου και της Λιμενικής Εγκατάστασης, συμπεριλαμβανομένης της διασύνδεσης πλοίου/λιμένα, και ελαχιστοποίησης των κινδύνων αυτών·

.4 ικανότητα διατήρησης και βελτίωσης της εμπειρογνωμοσύνης του προσωπικού του·

.5 ικανότητα παρακολούθησης της διαρκούς αξιοπιστίας του προσωπικού του·

.6 ικανότητα διατήρησης ενδεδειγμένων μέτρων για την αποφυγή μη εξουσιοδοτημένης κοινοποίησης υλικού κρίσιμου για την ασφάλεια ή μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης σε αυτό·

.7 γνώση των απαιτήσεων του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους Α του παρόντος κώδικα και της σχετικής εθνικής και διεθνούς νομοθεσίας και απαιτήσεων ασφάλειας·

.8 γνώση των υφιστάμενων απειλών για την ασφάλεια και των μοντέλων που ακολουθούνται·

.9 γνώση της αναγνώρισης και του εντοπισμού όπλων, επικίνδυνων ουσιών και διατάξεων·

.10 γνώση της αναγνώρισης, χωρίς διακρίσεις, των χαρακτηριστικών και μοντέλων συμπεριφοράς των προσώπων που μπορεί να απειλήσουν την ασφάλεια·

.11 γνώση των τεχνικών που χρησιμοποιούνται για την παράκαμψη των μέτρων ασφάλειας· και

.12 γνώση εξοπλισμού και συστημάτων ασφάλειας και επιτήρησης, καθώς και των περιορισμών όσον αφορά τη λειτουργία τους.

Κατά την ανάθεση συγκεκριμένων καθηκόντων σε ΑΟΑ, τα συμβαλλόμενα κράτη, συμπεριλαμβανομένων των Αρχών, πρέπει να διασφαλίζουν ότι ο ΑΟΑ διαθέτει τα προσόντα που απαιτούνται για την ανάληψη της αποστολής αυτής.

4.6 Ως ΑΟΑ μπορεί να οριστεί αναγνωρισμένος οργανισμός όπως ορίζεται στον κανονισμό I/6, ο οποίος πληροί τις απαιτήσεις του κανονισμού XI-1/1, υπό την προϋπόθεση ότι διαθέτει την απαραίτητη εμπειρογνωμοσύνη σχετικά με την ασφάλεια που αναφέρεται στην παράγραφο 4.5.

4.7 Ως ΑΟΑ μπορεί να οριστεί λιμενική αρχή ή φορέας εκμετάλλευσης Λιμενικής Εγκατάστασης, υπό την προϋπόθεση ότι διαθέτει την απαραίτητη εμπειρογνωμοσύνη σχετικά με την ασφάλεια που αναφέρεται στην παράγραφο 4.5.

Ορισμός του επιπέδου ασφάλειας

4.8 Για τον ορισμό του επιπέδου ασφάλειας, τα συμβαλλόμενα κράτη πρέπει να λαμβάνουν υπόψη γενικές και συγκεκριμένες πληροφορίες σχετικά με απειλές. Τα συμβαλλόμενα κράτη πρέπει να ορίζουν ένα από τα τρία κατωτέρω επίπεδα ασφάλειας για πλοία ή λιμενικές εγκαταστάσεις:

- Επίπεδο ασφάλειας 1: κανονικό, το επίπεδο στο οποίο λειτουργούν κανονικά πλοία και λιμενικές εγκαταστάσεις·

- Επίπεδο ασφάλειας 2: αυξημένο, το επίπεδο που εφαρμόζεται για όσο καιρό υπάρχει αυξημένος κίνδυνος επέλευσης συμβάντος που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια· και

- Επίπεδο ασφάλειας 3: εξαιρετικό, το επίπεδο που εφαρμόζεται σε χρονικές περιόδους κατά τις οποίες υπάρχει η πιθανότητα να λάβει χώρα ή επίκειται συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια.

4.9 Ο ορισμός επιπέδου ασφάλειας 3 πρέπει να αποτελεί εξαιρετικό μέτρο το οποίο εφαρμόζεται μόνον όταν υπάρχουν αξιόπιστες πληροφορίες σύμφωνα με τις οποίες είναι πιθανό να λάβει χώρα ή επίκειται συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια. Επίπεδο ασφάλειας 3 πρέπει να ορίζεται μόνο για τη διάρκεια της προσδιορισμένης απειλής για την ασφάλεια ή του πραγματικού συμβάντος που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια. Παρόλο που τα επίπεδα ασφάλειας μπορεί να μεταβάλλονται από επίπεδο ασφάλειας 1, σε επίπεδο ασφάλειας 2 και, τέλος, σε επίπεδο ασφάλειας 3, είναι επίσης πιθανό το επίπεδο ασφάλειας να μεταβληθεί από επίπεδο ασφάλειας 1 απευθείας σε επίπεδο ασφάλειας 3.

4.10 Ο πλοίαρχος του πλοίου έχει πάντοτε την τελική ευθύνη για την ασφάλεια του πλοίου. Ακόμη και σε επίπεδο ασφάλειας 3, ο πλοίαρχος μπορεί να ζητήσει αποσαφήνιση ή τροποποίηση των οδηγιών οι οποίες εκδίδονται από εκείνους που αντιμετωπίζουν συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή απειλή συμβάντος, εάν έχει λόγους να πιστεύει ότι η συμμόρφωση με οποιαδήποτε οδηγία ενδέχεται να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια του πλοίου.

4.11 Ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Εταιρείας (ΥΑΕ) ή ο Αξιωματικός Ασφάλειας Πλοίου (ΑΑΠ) πρέπει να έρθει σε επαφή, το ταχύτερο δυνατόν, με τον υπεύθυνο ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης (ΥΑΛΕ) της Λιμενικής Εγκατάστασης την οποία σκοπεύει να επισκεφθεί το πλοίο για να βεβαιώσει το επίπεδο ασφάλειας που εφαρμόζεται για το συγκεκριμένο πλοίο στη Λιμενική Εγκατάσταση. Έχοντας δημιουργήσει δίαυλο επικοινωνίας με το πλοίο, ο ΥΑΛΕ ενημερώνει το πλοίο για οποιαδήποτε επακόλουθη αλλαγή στο επίπεδο ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης και παρέχει στο πλοίο οποιεσδήποτε πληροφορίες σχετικά με την ασφάλεια.

4.12 Παρόλο που μπορεί να υπάρξουν περιπτώσεις στις οποίες ένα μεμονωμένο πλοίο μπορεί να λειτουργεί σε υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας συγκριτικά με τη Λιμενική Εγκατάσταση την οποία επισκέπτεται, σε καμία περίπτωση δεν μπορεί το πλοίο να έχει χαμηλότερο επίπεδο ασφάλειας από τη Λιμενική Εγκατάσταση την οποία επισκέπτεται. Εάν ένα πλοίο έχει υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας από τη Λιμενική Εγκατάσταση την οποία σκοπεύει να επισκεφθεί, ο ΥΑΕ ή ο ΑΑΠ ενημερώνει τον ΥΑΛΕ χωρίς καθυστέρηση. Ο ΥΑΛΕ αναλαμβάνει να διενεργήσει αξιολόγηση της συγκεκριμένης κατάστασης σε συνεννόηση με τον ΥΑΕ ή τον ΑΑΠ και να συμφωνήσει επί των ενδεδειγμένων μέτρων ασφάλειας με το πλοίο, τα οποία ενδέχεται να περιλαμβάνουν σύνταξη και υπογραφή Δήλωσης Ασφάλειας.

4.13 Τα συμβαλλόμενα κράτη πρέπει να εξετάζουν τρόπους για την ταχεία διάδοση των πληροφοριών σχετικά με αλλαγές στα επίπεδα ασφάλειας. Οι Αρχές μπορεί να επιλέξουν ως μέθοδο γνωστοποίησης των αλλαγών αυτών σχετικά με τα επίπεδα ασφάλειας στο πλοίο, τον ΥΑΕ και τον ΑΑΠ τη χρήση μηνυμάτων NAVTEX ή Αγγελιών προς Ναυτιλλομένους. Διαφορετικά, μπορεί να επιλέξουν να εξετάσουν άλλες μεθόδους επικοινωνίας με ισοδύναμη ή καλύτερη ταχύτητα και κάλυψη. Τα συμβαλλόμενα κράτη πρέπει να καθιερώνουν τρόπους ενημέρωσης των ΥΑΛΕ σχετικά με αλλαγές στα επίπεδα ασφάλειας. Τα συμβαλλόμενα κράτη πρέπει να συλλέγουν και να φυλάσσουν τα στοιχεία επικοινωνίας, ούτως ώστε να υπάρχει ένας κατάλογος των προσώπων και οργάνων που πρέπει να ενημερώνονται σχετικά με αλλαγές στα επίπεδα ασφάλειας. Ενώ το επίπεδο ασφάλειας δεν πρέπει να θεωρείται ιδιαίτερα κρίσιμη πληροφορία, οι πληροφορίες σχετικά με ενδεχόμενες απειλές ενδέχεται να είναι ιδιαίτερα κρίσιμες. Τα συμβαλλόμενα κράτη πρέπει να εξετάζουν προσεκτικά τον τύπο και τις λεπτομέρειες των πληροφοριών που μεταφέρονται, καθώς και τη μέθοδο μεταφοράς τους, σε ΑΑΠ, ΥΑΕ και ΥΑΛΕ.

Σημεία επαφής και πληροφορίες σχετικά με σχέδια ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων

4.14 Στις περιπτώσεις που μια Λιμενική Εγκατάσταση διαθέτει Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης, το γεγονός κοινοποιείται στον Οργανισμό και η πληροφορία αυτή καθίσταται επίσης διαθέσιμη στους υπευθύνους ασφάλειας εταιρειών και στους αξιωματικούς ασφάλειας πλοίων. Πέραν της εφαρμογής σχεδίου ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης, δεν απαιτείται η κοινοποίηση περαιτέρω πληροφοριών. Τα συμβαλλόμενα κράτη πρέπει να εξετάζουν το ενδεχόμενο δημιουργίας κεντρικών ή περιφερειακών σημείων επαφής, ή άλλους τρόπους παροχής ενημερωμένης πληροφόρησης σχετικά με τα σημεία όπου εφαρμόζονται σχέδια ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων, μαζί με στοιχεία επικοινωνίας με τον αντίστοιχο ΥΑΛΕ. Η ύπαρξη αυτών των σημείων επαφής πρέπει να δημοσιεύεται. Μπορούν επίσης να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τους αναγνωρισμένους οργανισμούς ασφάλειας που είναι εξουσιοδοτημένοι να ενεργούν εκ μέρους του συμβαλλομένου κράτους, μαζί με πληροφορίες σχετικά με τη συγκεκριμένη ευθύνη και τις συνθήκες αρμοδιότητας που έχουν ανατεθεί σε αυτούς τους αναγνωρισμένους οργανισμούς ασφάλειας.

4.15 Στην περίπτωση λιμένα που δεν διαθέτει Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης (και, επομένως, δεν έχει ΥΑΛΕ), το κεντρικό ή περιφερειακό σημείο επαφής πρέπει να μπορεί να προσδιορίσει πρόσωπο διαθέτον τα απαραίτητα προσόντα, το οποίο μπορεί να προγραμματίσει την εφαρμογή ενδεδειγμένων μέτρων ασφάλειας, εάν χρειάζεται, για τη διάρκεια της επίσκεψης του πλοίου.

4.16 Τα συμβαλλόμενα κράτη πρέπει επίσης να παρέχουν τα στοιχεία επικοινωνίας των οργάνων του κράτους στα οποία μπορούν να αναφέρουν προβλήματα ασφάλειας οι ΑΑΠ, ΥΑΕ και ΥΑΛΕ. Αυτά τα όργανα του κράτους πρέπει να αξιολογούν τις αναφορές αυτές πριν από την ανάληψη κατάλληλης δράσης. Τα αναφερόμενα προβλήματα ασφάλειας μπορεί να έχουν σχέση με μέτρα ασφάλειας τα οποία εμπίπτουν στην αρμοδιότητα άλλου συμβαλλομένου κράτους. Σε αυτή την περίπτωση, τα συμβαλλόμενα κράτη πρέπει να εξετάζουν την περίπτωση επικοινωνίας με τους ομολόγους τους στο άλλο συμβαλλόμενο κράτος για να συζητήσουν τη σκοπιμότητα διορθωτικής δράσης. Για το σκοπό αυτό, πρέπει να κοινοποιούνται στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό τα στοιχεία επικοινωνίας των αρμόδιων οργάνων των κρατών.

4.17 Τα συμβαλλόμενα κράτη πρέπει επίσης να καθιστούν διαθέσιμες τις πληροφορίες που αναφέρονται στις παραγράφους 4.14 έως 4.16 σε άλλα συμβαλλόμενα κράτη κατόπιν αιτήσεως.

Έγγραφα αναγνώρισης

4.18 Τα συμβαλλόμενα κράτη καλούνται να εκδίδουν κατάλληλα έγγραφα αναγνώρισης σε υπαλλήλους οι οποίοι έχουν το δικαίωμα να επιβιβάζονται σε πλοία ή να εισέρχονται σε λιμενικές εγκαταστάσεις στο πλαίσιο της εκτέλεσης των καθηκόντων τους και να θεσπίζουν διαδικασίες για τον έλεγχο της αυθεντικότητας των εγγράφων αυτών.

Σταθερές και πλωτές εξέδρες και κινητές μονάδες γεώτρησης ανοιχτής θαλάσσης

4.19 Τα συμβαλλόμενα κράτη πρέπει να εξετάζουν το ενδεχόμενο θέσπισης ενδεδειγμένων μέτρων ασφάλειας για σταθερές και πλωτές εξέδρες και κινητές μονάδες γεώτρησης ανοιχτής θαλάσσης, αγκυροβολημένων ή σταθεροποιημένων με πρόσδεση, για να καθίσταται δυνατή η αλληλεπίδραση με πλοία τα οποία απαιτείται να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους Α του παρόντος κώδικα[1].

---

[1] *Γίνεται μνεία των διατάξεων με τίτλο "Establishment of appropriate measures to enhance the security of ships, port facilities, mobile offshore drilling units on location and fixed and floating platforms not covered by chapter XI-2 of 1974 SOLAS Convention" (Θέσπιση ενδεδειγμένων μέτρων για την αύξηση της ασφάλειας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων, κινητών μονάδων γεώτρησης ανοιχτής θαλάσσης που βρίσκονται αγκυροβολημένες ή σταθεροποιημένες με πρόσδεση και σταθερών και πλωτών εξέδρων, που δεν καλύπτονται από το κεφάλαιο XI-2 της Σύμβασης SOLAS του 1974), οι οποίες υιοθετήθηκαν από τη Διάσκεψη για τη ναυτική ασφάλεια με την απόφαση 7.*

Πλοία για τα οποία δεν απαιτείται η συμμόρφωση με το μέρος Α του παρόντος κώδικα

4.20 Τα συμβαλλόμενα κράτη πρέπει να εξετάζουν το ενδεχόμενο θέσπισης ενδεδειγμένων μέτρων ασφάλειας για την αύξηση της ασφάλειας των πλοίων στα οποία δεν εφαρμόζεται το κεφάλαιο XI-2 και το μέρος Α του παρόντος κώδικα και να διασφαλίζουν ότι οι διατάξεις ασφάλειας που εφαρμόζονται στα πλοία αυτά καθιστούν δυνατή την αλληλεπίδραση με πλοία στα οποία εφαρμόζεται το μέρος Α του παρόντος κώδικα.

Απειλές για τα πλοία και άλλα συμβάντα στη θάλασσα

4.21 Τα συμβαλλόμενα κράτη πρέπει να παρέχουν γενική καθοδήγηση σχετικά με τα μέτρα που κρίνονται ενδεδειγμένα για τη μείωση των κινδύνων ασφάλειας στα πλοία που φέρουν τη σημαία τους όταν ταξιδεύουν. Πρέπει να παρέχουν ειδική καθοδήγηση σχετικά με τη δράση που πρέπει να αναληφθεί σύμφωνα με τα επίπεδα ασφάλειας 1 έως 3, εάν:

.1 υπάρχει αλλαγή στο επίπεδο ασφάλειας το οποίο εφαρμόζεται στο πλοίο όταν ταξιδεύει, π.χ. λόγω της γεωγραφικής περιοχής στην οποία ταξιδεύει ή σε σχέση με το ίδιο το πλοίο· και

.2 έχει λάβει χώρα συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή σχετική απειλή η οποία αφορά το πλοίο ενώ ταξιδεύει.

Τα συμβαλλόμενα κράτη πρέπει να καταρτίζουν για το σκοπό αυτό τις καλύτερες δυνατές μεθόδους και διαδικασίες. Σε περίπτωση επικείμενης επίθεσης, το πλοίο πρέπει να προσπαθεί να έρχεται σε απευθείας επικοινωνία με τους αρμοδίους του κράτους σημαίας όσον αφορά την αντιμετώπιση συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια.

4.22 Τα συμβαλλόμενα κράτη πρέπει επίσης να δημιουργήσουν ένα σημείο επαφής για την παροχή συμβουλών σχετικά με την ασφάλεια οποιουδήποτε πλοίου:

.1 έχει δικαίωμα να φέρει τη σημαία τους· ή

.2 ταξιδεύει στα χωρικά ύδατά τους ή έχει γνωστοποιήσει την πρόθεσή του να εισέλθει στα χωρικά ύδατά τους.

4.23 Τα συμβαλλόμενα κράτη πρέπει να παρέχουν συμβουλές στα πλοία τα οποία ταξιδεύουν στα χωρικά ύδατά τους ή τα οποία έχουν γνωστοποιήσει την πρόθεσή τους να εισέλθουν στα χωρικά ύδατά τους. Οι συμβουλές μπορεί να αφορούν:

.1 αλλαγή ή καθυστέρηση του προγραμματισμένου διάπλου·

.2 πλεύση σε συγκεκριμένη πορεία ή κατεύθυνση προς συγκεκριμένη θέση·

.3 τη δυνατότητα τοποθέτησης προσωπικού ή εξοπλισμού στο πλοίο·

.4 συντονισμό του διάπλου, κατάπλου σε λιμένα ή απόπλου από λιμένα, συνοδεία περιπολικών σκαφών ή αεροσκαφών (σταθερών πτερυγίων ή ελικοπτέρων).

Τα συμβαλλόμενα κράτη πρέπει να υπενθυμίζουν στα πλοία τα οποία εκτελούν πλόες στα χωρικά ύδατά τους ή τα οποία έχουν γνωστοποιήσει την πρόθεσή τους να εισέλθουν στα χωρικά ύδατά τους οποιεσδήποτε προσωρινώς περιορισμένες περιοχές που έχουν δημοσιευτεί.

4.24 Τα συμβαλλόμενα κράτη πρέπει να συνιστούν στα πλοία τα οποία ταξιδεύουν στα χωρικά ύδατά τους ή τα οποία έχουν γνωστοποιήσει την πρόθεσή τους να εισέλθουν στα χωρικά ύδατά τους, να εφαρμόζουν ταχέως, για την προστασία του πλοίου και των άλλων πλοίων που βρίσκονται σε μικρή απόσταση, οποιοδήποτε μέτρο ασφάλειας έχει συστήσει το συμβαλλόμενο κράτος.

4.25 Στα σχέδια τα οποία εκπόνησαν τα συμβαλλόμενα κράτη για τους σκοπούς της παραγράφου 4.22, πρέπει να περιλαμβάνονται πληροφορίες για κατάλληλο σημείο επαφής, διαθέσιμο 24 ώρες το 24ωρο, εντός του συμβαλλομένου κράτους, συμπεριλαμβανομένης της Αρχής. Στα σχέδια αυτά πρέπει επίσης να περιλαμβάνονται πληροφορίες σχετικά με τις περιστάσεις όπου η Αρχή θεωρεί ότι πρέπει να ζητηθεί βοήθεια από κοντινά παράκτια κράτη, καθώς και μια διαδικασία επικοινωνίας μεταξύ υπευθύνων ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης και αξιωματικών ασφάλειας πλοίων.

Εναλλακτικές συμφωνίες ασφάλειας

4.26 Τα συμβαλλόμενα κράτη, κατά την εξέταση του τρόπου εφαρμογής του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους Α του παρόντος κώδικα, μπορούν να συνάπτουν μία ή περισσότερες συμφωνίες με ένα ή περισσότερα συμβαλλόμενα κράτη. Το πεδίο μιας συμφωνίας περιορίζεται σε βραχείς διεθνείς πλόες σε προκαθορισμένες διαδρομές μεταξύ λιμενικών εγκαταστάσεων της επικράτειας των μερών της συμφωνίας. Κατά τη σύναψη συμφωνίας, και μετέπειτα, τα συμβαλλόμενα κράτη πρέπει να συμβουλεύονται άλλα συμβαλλόμενα κράτη και Αρχές όσον αφορά τις συνέπειες της συμφωνίας. Στα πλοία που φέρουν σημαία κράτους το οποίο δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος στη συμφωνία πρέπει να επιτρέπεται μόνο να ταξιδεύουν σε προκαθορισμένες διαδρομές που καλύπτονται από τη συμφωνία, εάν η Αρχή τους συμφωνεί ότι το πλοίο πρέπει να συμμορφώνεται με τις διατάξεις της συμφωνίας και απαιτεί από το πλοίο να πράττει αναλόγως. Σε καμία περίπτωση δεν μπορεί μια τέτοια συμφωνία να θίγει το επίπεδο ασφάλειας άλλων πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων που δεν καλύπτονται από αυτή και, συγκεκριμένα, όλα τα πλοία που καλύπτονται από μια τέτοια συμφωνία δεν μπορούν να διενεργούν δραστηριότητες μεταφόρτωσης από πλοίο σε πλοίο με πλοία που δεν καλύπτονται από τη συμφωνία. Η συμφωνία πρέπει να καλύπτει κάθε επιχειρησιακή διασύνδεση που πραγματοποιείται από πλοία που καλύπτονται από αυτήν. Η εφαρμογή κάθε συμφωνίας πρέπει να παρακολουθείται συνεχώς και να τροποποιείται όταν προκύπτει ανάγκη και, σε κάθε περίπτωση, να επανεξετάζεται κάθε 5 έτη.

Ισοδύναμες ρυθμίσεις για λιμενικές εγκαταστάσεις

4.27 Στην περίπτωση συγκεκριμένων λιμενικών εγκαταστάσεων με περιορισμένες ή ειδικές λειτουργίες, η κυκλοφορία των οποίων, όμως, δεν είναι περιστασιακή, ενδέχεται να είναι σκόπιμη η διασφάλιση της συμμόρφωσης με μέτρα ασφάλειας ισοδύναμα με τα οριζόμενα στο κεφάλαιο XI-2 και στο μέρος Α του παρόντος κώδικα. Αυτό μπορεί να ισχύει ιδίως για τερματικούς σταθμούς, όπως οι σταθμοί που υπάρχουν σε εργοστάσια ή αποβάθρες που δεν παρουσιάζουν έντονη κίνηση.

Βαθμός επάνδρωσης

4.28 Για τον καθορισμό της ελάχιστης επαρκούς επάνδρωσης πλοίου, η Αρχή πρέπει να λαμβάνει υπόψη[2] ότι οι

διατάξεις περί ελαχίστου επαρκούς επάνδρωσης σύμφωνα με τον κανονισμό V/14[3] αφορούν μόνο την ασφαλή ναυσιπλοΐα του πλοίου. Η Αρχή πρέπει, επίσης, να λαμβάνει υπόψη κάθε πρόσθετο φόρτο εργασίας ο οποίος μπορεί να προκύψει από την εφαρμογή του σχεδίου ασφάλειας πλοίου και να διασφαλίζει ότι το πλοίο είναι επαρκώς και ποιοτικά επανδρωμένο. Για το σκοπό αυτό, η Αρχή πρέπει να διαπιστώνει ότι τα πλοία μπορούν να εφαρμόζουν τις ώρες ανάπαυσης και άλλα μέτρα για την αντιμετώπιση της κούρασης τα οποία έχουν θεσπιστεί από την εθνική νομοθεσία, στο πλαίσιο όλων των καθηκόντων επί του πλοίου τα οποία ανατίθενται στα διάφορα μέλη του προσωπικού του πλοίου.

Μέτρα ελέγχου και συμμόρφωσης[4]

Γενικά

4.29 Στον κανονισμό XI-2/9 περιγράφονται τα μέτρα ελέγχου και συμμόρφωσης τα οποία εφαρμόζονται σε πλοία σύμφωνα με το κεφάλαιο XI-2. Ο κανονισμός διαιρείται σε τρεις χωριστές ενότητες: έλεγχος πλοίων που βρίσκονται ήδη σε λιμένα, έλεγχος πλοίων που σκοπεύουν να εισέλθουν σε λιμένα άλλου συμβαλλόμενου κράτους και πρόσθετες διατάξεις οι οποίες εφαρμόζονται και στις δύο περιπτώσεις.

4.30 Ο κανονισμός XI-2/9.1, σχετικά με τον έλεγχο πλοίων σε λιμένα, θεσπίζει ένα σύστημα για τον έλεγχο των πλοίων ενώ βρίσκονται σε λιμένα άλλης χώρας όπου αρμόδια εξουσιοδοτημένα όργανα του συμβαλλομένου κράτους ("αρμόδιοι υπάλληλοι") έχουν το δικαίωμα να επιβιβάζονται σε πλοίο για να διαπιστώνουν εάν υπάρχουν τα απαιτούμενα πιστοποιητικά. Εν συνεχεία, εάν υπάρχουν βάσιμες υποψίες ότι το πλοίο δεν συμμορφώνεται, μπορεί να λαμβάνονται μέτρα ελέγχου, όπως πρόσθετες επιθεωρήσεις ή κράτηση. Οι διατάξεις αυτές αντιστοιχούν στα υφιστάμενα συστήματα ελέγχου[5]. Ο κανονισμός XI-2/9.1 στηρίζεται σε συστήματα αυτού του είδους και προβλέπει πρόσθετα μέτρα (συμπεριλαμβανομένης της εκδίωξης πλοίου από λιμένα ως μέτρο ελέγχου) όταν αρμόδιοι υπάλληλοι έχουν βάσιμους λόγους να πιστεύουν ότι ένα πλοίο δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2 ή του μέρους Α του παρόντος κώδικα. Στον κανονισμό XI-2/9.3 περιγράφονται οι δικλείδες ασφαλείας οι οποίες προάγουν τη δίκαιη και αναλογική εφαρμογή αυτών των πρόσθετων μέτρων.

[2] *Γίνεται μνεία των διατάξεων της εργασίας "Further Work by the International Maritime Organization pertaining to Enhancement of Maritime Security" (Περαιτέρω εργασία του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού όσον αφορά την αύξηση της ναυτικής ασφάλειας), οι οποίες υιοθετήθηκαν από τη Διάσκεψη για τη ναυτική ασφάλεια με την απόφαση 3, όπου, μεταξύ άλλων, ο Οργανισμός καλείται να επανεξετάσει την απόφαση Α.890(21) της Συνέλευσης σχετικά με τις αρχές ασφαλούς επάνδρωσης. Η επανεξέταση αυτή μπορεί να οδηγήσει επίσης σε περαιτέρω τροποποιήσεις του κανονισμού V/14.*

[3] *Όπως ίσχυε κατά την ημερομηνία υιοθέτησης του παρόντος κώδικα.*

[4] *Γίνεται μνεία των διατάξεων της εργασίας "Further Work by the International Maritime Organization pertaining to Enhancement of Maritime Security" (Περαιτέρω εργασία του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού όσον αφορά την αύξηση της ναυτικής ασφάλειας), οι οποίες υιοθετήθηκαν από τη Διάσκεψη για τη ναυτική ασφάλεια με την απόφαση 3, όπου, μεταξύ άλλων, ο Οργανισμός καλείται να επανεξετάσει τις αποφάσεις Α.787(19) και Α.882(21) της Συνέλευσης σχετικά με διαδικασίες για τον έλεγχο κράτους λιμένα.*

[5] *Βλέπε κανονισμό Ι/19 και κανονισμό ΙΧ/6.2 της σύμβασης SOLAS 74 ως τροποποιηθείσα ισχύει, άρθρο 21 της σύμβασης LOADLINE 66 όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο της σύμβασης LOADLINE του 1988, άρθρα 5 και 6, κανονισμό 8Α του παραρτήματος Ι, κανονισμό 15 του παραρτήματος ΙΙ της MARPOL 73/78 ως τροποποιηθέν ισχύει, το άρθρο Χ της STCW 78 ως τροποποιηθείσα ισχύει και τις αποφάσεις Α.787(19) και Α.882(21) της Συνέλευσης του ΙΜΟ.*

4.31 Ο κανονισμός XI-2/9.2 θεσπίζει μέτρα ελέγχου για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης πλοίων τα οποία προτίθενται να εισέλθουν σε λιμένα άλλου συμβαλλόμενου κράτους και εισάγει μια εντελώς διαφορετική αντίληψη του ελέγχου στο κεφάλαιο XI-2, η οποία αφορά μόνο την ασφάλεια. Σύμφωνα με τον κανονισμό αυτό, μέτρα μπορεί να εφαρμόζονται πριν από την είσοδο του πλοίου σε λιμένα, για αύξηση της ασφάλειας. Ακριβώς όπως και στον κανονισμό XI-2/9.1, αυτό το πρόσθετο σύστημα ελέγχου βασίζεται στην έννοια των βάσιμων υποψιών ότι το πλοίο δεν συμμορφώνεται με το κεφάλαιο XI-2 ή το μέρος Α του παρόντος κώδικα και περιλαμβάνει σημαντικές δικλείδες ασφαλείας στους κανονισμούς XI-2/9.2.2 και XI-2/9.2.5, καθώς και στον κανονισμό XI-2/9.3.

4.32 Βάσιμες υποψίες ότι το πλοίο δεν συμμορφώνεται σημαίνει αποδεικτικά στοιχεία ή αξιόπιστες πληροφορίες, σύμφωνα με τις οποίες το πλοίο δεν πληροί τις απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2 ή του μέρους Α του παρόντος κώδικα, λαμβανομένης υπόψη της καθοδήγησης που παρέχεται στο παρόν μέρος του κώδικα. Αυτά τα αποδεικτικά στοιχεία ή αξιόπιστες πληροφορίες μπορεί να προέρχονται από την επαγγελματική κρίση του αρμόδιου υπαλλήλου ή από παρατηρήσεις κατά την επιθεώρηση του Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πλοίου ή του Προσωρινού Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πλοίου που έχει εκδοθεί σύμφωνα με το μέρος Α του παρόντος κώδικα ("πιστοποιητικό") ή άλλες πηγές. Ακόμη και αν το πλοίο διαθέτει έγκυρο πιστοποιητικό, οι αρμόδιοι υπάλληλοι μπορεί να έχουν βάσιμους λόγους να πιστεύουν ότι το πλοίο δεν συμμορφώνεται, βάσει της επαγγελματικής τους κρίσης.

4.33 Πιθανοί βάσιμοι λόγοι, σύμφωνα με τους κανονισμούς XI-2/9.1 και XI-2/9.2, μπορεί να είναι κατά περίπτωση:

.1 αποδεικτικά στοιχεία που καταδεικνύουν, κατά την επιθεώρηση του πιστοποιητικού, ότι δεν είναι έγκυρο ή ότι έχει λήξει·

.2 αποδεικτικά στοιχεία ή αξιόπιστες πληροφορίες σχετικά με την ύπαρξη σοβαρών ελλείψεων στον εξοπλισμό ασφάλειας, στην τεκμηρίωση ή στις ρυθμίσεις που απαιτούνται από το κεφάλαιο XI-2 και το μέρος Α του παρόντος κώδικα·

.3 λήψη αναφοράς ή καταγγελίας που, κατά την επαγγελματική κρίση του αρμόδια εξουσιοδοτημένου οργάνου, περιέχει αξιόπιστες πληροφορίες οι οποίες καταδεικνύουν σαφώς ότι το πλοίο δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2 ή του μέρους Α του παρόντος κώδικα·

.4 αποδεικτικά στοιχεία ή παρατηρήσεις αρμόδιου υπαλλήλου, ο οποίος διαπίστωσε, βάσει της επαγγελματικής κρίσης του, ότι ο πλοίαρχος ή το προσωπικό του πλοίου δεν είναι εξοικειωμένο με βασικές διαδικασίες ασφάλειας του πλοίου ή ότι δεν πραγματοποιούν γυμνάσια σχετικά με την ασφάλεια του πλοίου ή ότι αυτές οι διαδικασίες ή τα γυμνάσια δεν λαμβάνουν χώρα·

.5 αποδεικτικά στοιχεία ή παρατηρήσεις αρμόδια εξουσιοδοτημένου οργάνου, το οποίο διαπίστωσε, βάσει της επαγγελματικής κρίσης του, ότι βασικά μέλη του προσωπικού του πλοίου δεν μπορούν να επικοινωνήσουν καταλλήλως με οποιοδήποτε άλλο βασικό μέλος του προσωπικού του πλοίου το οποίο είναι επιφορτισμένο με ευθύνες σχετικές με την ασφάλεια επί του πλοίου·

.6 αποδεικτικά στοιχεία ή αξιόπιστες πληροφορίες, σύμφωνα με τις οποίες στο πλοίο επιβιβάστηκαν πρόσωπα ή φορτώθηκαν εφόδια ή εμπορεύματα σε Λιμενική Εγκατάσταση ή από άλλο πλοίο που παραβιάζει τις διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 ή του μέρους Α του παρόντος κώδικα και το εν λόγω πλοίο δεν συνέταξε Δήλωση Ασφάλειας, ούτε έλαβε ενδεδειγμένα, ειδικά ή πρόσθετα μέτρα ασφάλειας, ούτε εφάρμοσε ενδεδειγμένες διαδικασίες ασφάλειας·

.7 αποδεικτικά στοιχεία ή αξιόπιστες πληροφορίες, σύμφωνα με τις οποίες στο πλοίο επιβιβάστηκαν πρόσωπα ή φορτώθηκαν εφόδια ή εμπορεύματα σε Λιμενική Εγκατάσταση ή από άλλη πηγή (π.χ. από άλλο πλοίο ή μέσω ελικοπτέρου), για την οποία δεν απαιτείτο συμμόρφωση με το κεφάλαιο XI-2 ή το μέρος Α του παρόντος κώδικα και το εν λόγω πλοίο δεν έλαβε ενδεδειγμένα, ειδικά ή πρόσθετα μέτρα ασφάλειας, ούτε εφάρμοσε ενδεδειγμένες διαδικασίες ασφάλειας· και

.8 το γεγονός ότι για το πλοίο έχει εκδοθεί επόμενο, διαδοχικό Προσωρινό Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου όπως περιγράφεται στο σημείο Α/19.4 και ότι, κατά την επαγγελματική κρίση αρμόδιου υπαλλήλου, ένας από τους λόγους για τους οποίους το πλοίο ή μια εταιρεία ζήτησε την έκδοση ενός τέτοιου πιστοποιητικού είναι η αποφυγή της πλήρους συμμόρφωσης με το κεφάλαιο XI-2 και το μέρος Α του παρόντος κώδικα, μετά την περίοδο ισχύος του αρχικού προσωρινού πιστοποιητικού, όπως περιγράφεται στο σημείο Α/19.4.4.

4.34 Ιδιαίτερη σημασία έχουν οι επιπλοκές του κανονισμού XI-2/9 όσον αφορά το διεθνές δίκαιο και ο κανονισμός πρέπει να εφαρμόζεται έχοντας υπόψη τον κανονισμό XI-2/2.4, καθώς υπάρχει η πιθανότητα περιπτώσεων όπου είτε θα ληφθούν μέτρα τα οποία δεν εμπίπτουν στο πεδίο του κεφαλαίου XI-2 είτε πρέπει να εξεταστούν τα δικαιώματα εμπλεκόμενων πλοίων τα οποία δεν εμπίπτουν στο XI-2. Επομένως, ο κανονισμός XI-2/9 δεν θίγει το δικαίωμα του συμβαλλομένου κράτους να λαμβάνει μέτρα τα οποία βασίζονται στο διεθνές δίκαιο, και συμμορφώνονται με αυτό, για τη διασφάλιση της προστασίας ή της ασφάλειας προσώπων, πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και άλλων περιουσιακών στοιχείων σε περιπτώσεις όπου το πλοίο, παρόλο που συμμορφώνεται με το κεφάλαιο XI-2 και το μέρος Α του παρόντος κώδικα, θεωρείται ότι αποτελεί κίνδυνο για την ασφάλεια.

4.35 Όταν ένα συμβαλλόμενο κράτος επιβάλλει μέτρα ελέγχου σε πλοίο, πρέπει να υπάρξει, δίχως καθυστέρηση, επικοινωνία με την Αρχή και να της παρασχεθούν επαρκείς πληροφορίες για να μπορέσει η Αρχή να συνεργαστεί πλήρως με το συμβαλλόμενο κράτος.

Έλεγχος πλοίων σε λιμένα

4.36 Στις περιπτώσεις που η μη συμμόρφωση συνίσταται σε ελαττωματικό τμήμα εξοπλισμού ή σε πλημμελή τεκμηρίωση που έχει ως αποτέλεσμα την κράτηση του πλοίου και η μη συμμόρφωση δεν μπορεί να αποκατασταθεί στον λιμένα επιθεώρησης, το συμβαλλόμενο κράτος μπορεί να επιτρέψει στο πλοίο να πλεύσει σε άλλον λιμένα, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις που έχουν συμφωνηθεί μεταξύ των κρατών λιμένων και της Αρχής ή του πλοιάρχου.

Πλοία τα οποία σκοπεύουν να εισέλθουν σε λιμένα άλλου συμβαλλομένου κράτους

4.37 Στον κανονισμό XI-2/9.2.1 απαριθμούνται οι πληροφορίες που μπορεί να ζητήσουν τα συμβαλλόμενα κράτη από ένα πλοίο ως προϋπόθεση εισόδου σε λιμένα. Ένα από τα αναφερόμενα πληροφοριακά στοιχεία είναι η επιβεβαίωση των ειδικών ή πρόσθετων μέτρων που ελήφθησαν από το πλοίο κατά τη διάρκεια των τελευταίων 10 στάσεων σε Λιμενική Εγκατάσταση. Ορισμένα παραδείγματα είναι τα εξής:

.1 αρχεία των μέτρων που ελήφθησαν κατά την επίσκεψη σε Λιμενική Εγκατάσταση ευρισκόμενη στην επικράτεια κράτους το οποίο δεν είναι συμβαλλόμενο κράτος, ιδίως των μέτρων τα οποία κανονικά έπρεπε να έχουν παρασχεθεί από τις λιμενικές εγκαταστάσεις που βρίσκονται στις επικράτειες των συμβαλλομένων κρατών· και

.2 Δηλώσεις Ασφάλειας οι οποίες συνάφθηκαν με λιμενικές εγκαταστάσεις ή άλλα πλοία.

4.38 Άλλο ένα από τα αναφερόμενα πληροφοριακά στοιχεία που μπορεί να ζητηθούν ως προϋπόθεση εισόδου σε λιμένα είναι η επιβεβαίωση ότι εφαρμόστηκαν ενδεδειγμένες διαδικασίες ασφάλειας πλοίου κατά τη διάρκεια δραστηριότητας μεταφόρτωσης από πλοίο σε πλοίο εντός της περιόδου των τελευταίων 10 στάσεων σε Λιμενική Εγκατάσταση. Κανονικά δεν απαιτείται η συμπερίληψη αρχείων μεταφοράς πλοηγών ή υπαλλήλων τελωνείων, υπηρεσιών μετανάστευσης ή υπευθύνων ασφάλειας, ούτε παραλαβής καυσίμων, μεταφόρτωσης ειδών σε φορτηγίδα, φόρτωσης προμηθειών και εκφόρτωσης αποβλήτων από πλοίο εντός λιμενικών εγκαταστάσεων, καθώς τα προαναφερθέντα θα εμπίπτουν κανονικά στο Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης. Μεταξύ των πληροφοριών που μπορεί να δίδονται είναι:

.1 αρχεία των μέτρων που ελήφθησαν κατά τη συμμετοχή σε δραστηριότητα μεταφόρτωσης από πλοίο σε πλοίο, με πλοίο το οποίο φέρει τη σημαία κράτους το οποίο δεν είναι συμβαλλόμενο κράτος, ιδίως τα μέτρα εκείνα τα οποία κανονικά έπρεπε να έχουν παρασχεθεί από πλοία που φέρουν τη σημαία συμβαλλομένων κρατών·

.2 αρχεία των μέτρων που ελήφθησαν κατά τη συμμετοχή σε δραστηριότητα μεταφόρτωσης από πλοίο σε πλοίο, με πλοίο το οποίο φέρει τη σημαία συμβαλλόμενου κράτους, αλλά δεν απαιτείται να συμμορφώνεται με τις διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους Α του παρόντος κώδικα, όπως αντίγραφο οποιουδήποτε πιστοποιητικού ασφάλειας εκδοθέντος για το εν λόγω πλοίο σύμφωνα με άλλες διατάξεις· και

.3 σε περίπτωση που βρίσκονται επί του πλοίου πρόσωπα ή εμπορεύματα διασωθέντα στη θάλασσα, όλες οι γνωστές πληροφορίες σχετικά με αυτά τα πρόσωπα ή είδη, συμπεριλαμβανομένων και των ταυτοτήτων τους, όταν είναι γνωστές, και των αποτελεσμάτων οποιωνδήποτε ελέγχων διενεργήθηκαν εκ μέρους του πλοίου, προκειμένου να εκτιμηθεί το καθεστώς ασφάλειας των διασωθέντων. Δεν είναι πρόθεση του κεφαλαίου XI-2 ή του μέρους Α του παρόντος κώδικα να καθυστερεί ή να εμποδίζει την παράδοση σε ασφαλές μέρος εκείνων που κινδυνεύουν στη θάλασσα. Πρόθεση του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους Α του παρόντος κώδικα είναι μόνο να παρέχουν στα κράτη αρκετές κατάλληλες πληροφορίες για τη διατήρηση της ακεραιότητας της ασφάλειάς τους.

4.39 Μερικά ακόμη παραδείγματα άλλων πρακτικών σχετικών με την ασφάλεια πληροφοριών οι οποίες μπορεί να ζητηθούν ως προϋπόθεση εισόδου σε λιμένα, προκειμένου να προαχθεί η διασφάλιση της ασφάλειας προσώπων, λιμενικών εγκαταστάσεων, πλοίων και λοιπών περιουσιακών στοιχείων είναι:

.1 πληροφορίες οι οποίες περιέχονται στο αρχείο συνεχούς σύνοψης·
.2 θέση του πλοίου κατά το χρόνο της αναφοράς·
.3 αναμενόμενος χρόνος κατάπλου του πλοίου σε λιμένα·
.4 κατάλογος μελών πληρώματος·
.5 γενική περιγραφή του φορτίου που βρίσκεται στο πλοίο·
.6 κατάλογος επιβατών· και
.7 πληροφορίες οι οποίες πρέπει να μεταφέρονται σύμφωνα με τον κανονισμό XI-2/5.

4.40 Ο κανονισμός XI-2/9.2.5 επιτρέπει στον πλοίαρχο του πλοίου να ανακαλέσει την πρόθεση του πλοίου να εισέλθει σε λιμένα μετά την γνωστοποίηση της πρόθεσης του παράκτιου κράτους ή του κράτους λιμένα να εφαρμόσει μέτρα ελέγχου. Εάν ο πλοίαρχος ανακαλέσει την πρόθεση αυτή, ο κανονισμός XI-2/9 παύει να ισχύει και όλες οι άλλες δράσεις που αναλαμβάνονται πρέπει να βασίζονται στο διεθνές δίκαιο και να συνάδουν με αυτό.

Πρόσθετες διατάξεις

4.41 Σε κάθε περίπτωση απόρριψης αιτήματος εισόδου πλοίου σε λιμένα ή εκδίωξης πλοίου από λιμένα, όλα τα γνωστά γεγονότα πρέπει να κοινοποιούνται στις αρχές των σχετιζόμενων κρατών. Η κοινοποίηση αυτή πρέπει να συνίσταται στα κατωτέρω, όταν είναι γνωστά:

.1 όνομα πλοίου, σημαία πλοίου, αριθμό αναγνώρισης πλοίου, ενδεικτικό κλήσης, τύπο πλοίου και φορτίο·
.2 λόγος άρνησης της εισόδου ή εκδίωξης από λιμένα ή λιμενικές περιοχές·
.3 εάν έχει σχέση, τη φύση οποιασδήποτε μη συμμόρφωσης σχετικής με την ασφάλεια·
.4 εάν έχει σχέση, λεπτομέρειες σχετικά με τις απόπειρες που πραγματοποιήθηκαν για την αποκατάσταση της μη συμμόρφωσης, συμπεριλαμβανομένων οποιωνδήποτε όρων επιβλήθηκαν στο πλοίο για το ταξίδι·
.5 προηγούμενος(οι) λιμένας(ες) στάσης και επόμενος δηλωθείς λιμένας στάσης·
.6 χρόνος απόπλου και πιθανός αναμενόμενος χρόνος κατάπλου στους λιμένες αυτούς·
.7 οποιαδήποτε οδηγία δόθηκε στο πλοίο, π.χ. αναφοράς εν πλω·
.8 διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με το επίπεδο ασφάλειας υπό το οποίο βρίσκεται το πλοίο εκείνη τη στιγμή·
.9 πληροφορίες σχετικά με την επικοινωνία που μπορεί να υπήρξε μεταξύ του κράτους λιμένα και της Αρχής·
.10 σημείο επαφής στο κράτος λιμένα που υποβάλλει την αναφορά για την απόκτηση περαιτέρω πληροφοριών·
.11 κατάλογος μελών πληρώματος· και
.12 οποιεσδήποτε άλλες σχετικές πληροφορίες.

4.42 Στα σχετιζόμενα κράτη με τα οποία πρέπει να υπάρξει επικοινωνία πρέπει να περιλαμβάνονται όλα τα κράτη κατά μήκος του προγραμματισμένου διάπλου του πλοίου έως τον επόμενο λιμένα, ιδίως εάν το πλοίο σκοπεύει να εισέλθει στα χωρικά ύδατα αυτού του παράκτιου κράτους. Στα λοιπά σχετιζόμενα κράτη μπορεί να περιλαμβάνονται τα κράτη των προηγούμενων λιμένων στάσης, έτσι ώστε να ληφθούν ενδεχομένως περαιτέρω πληροφορίες και να επιλυθούν ζητήματα ασφάλειας σχετικά με τους προηγούμενους λιμένες.

4.43 Κατά την εφαρμογή μέτρων ελέγχου και συμμόρφωσης, οι αρμόδιοι υπάλληλοι πρέπει να διασφαλίζουν ότι τα επιβαλλόμενα μέτρα ή ενέργειες είναι αναλογικές. Αυτά τα μέτρα ή οι ενέργειες πρέπει να είναι λογικά και να χαρακτηρίζονται από την ελάχιστη δυνατή αυστηρότητα και διάρκεια που απαιτείται για την αποκατάσταση ή το μετριασμό της μη συμμόρφωσης.

4.44 Η λέξη "καθυστέρηση" στον κανονισμό XI-2/9.3.5.1 αναφέρεται επίσης σε καταστάσεις, στις οποίες, ως απόρροια δράσεων που αναλαμβάνονται σύμφωνα με τον κανονισμό αυτό, το αίτημα εισόδου του πλοίου σε λιμένα απορρίπτεται αδικαιολόγητα ή το πλοίο εκδιώκεται αδικαιολόγητα από λιμένα.

Πλοία μη συμβαλλομένων κρατών και πλοία μικρότερης χωρητικότητας από την προβλεπόμενη στη Σύμβαση

4.45 Όσον αφορά τα πλοία που φέρουν σημαία κράτους το οποίο δεν είναι συμβαλλόμενο στη Σύμβαση κράτος και μέρος του πρωτοκόλλου[6] της SOLAS του 1988,

τα συμβαλλόμενα κράτη δεν πρέπει να αντιμετωπίζουν ευνοϊκότερα τα πλοία αυτά. Ως εκ τούτου, σε αυτά τα πλοία πρέπει να εφαρμόζονται οι απαιτήσεις του κανονισμού XI-2/9 και η καθοδήγηση που παρέχεται στο παρόν μέρος του κώδικα.

4.46 Τα πλοία μικρότερης χωρητικότητας από την προβλεπόμενη στη Σύμβαση υπόκεινται σε μέτρα με τα οποία τα κράτη προστατεύουν την ασφάλεια. Τα μέτρα αυτά πρέπει να λαμβάνονται δίδοντας τη δέουσα σημασία στις απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2 και στην καθοδήγηση που παρέχεται στο παρόν μέρος του κώδικα.

5 ΔΗΛΩΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Γενικά

5.1 Δήλωση Ασφάλειας (ΔΑ) πρέπει να συντάσσεται όταν κρίνεται απαραίτητη από το συμβαλλόμενο κράτος της Λιμενικής Εγκατάστασης ή από ένα πλοίο.

5.1.1 Η ανάγκη σύνταξης Δήλωσης Ασφάλειας μπορεί να υποδεικνύεται στα αποτελέσματα της αξιολόγησης ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης (ΑΑΛΕ) και οι λόγοι και οι περιπτώσεις στις οποίες απαιτείται Δήλωση Ασφάλειας πρέπει να ορίζονται στο Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης (ΣΑΛΕ).

5.1.2 Η ανάγκη σύνταξης Δήλωσης Ασφάλειας μπορεί να υποδεικνύεται από μια Αρχή, για τα πλοία που έχουν δικαίωμα να φέρουν τη σημαία της, ή ως απόρροια αξιολόγησης ασφάλειας πλοίου και πρέπει να ορίζεται στο Σχέδιο Ασφάλειας πλοίου.

5.2 Δήλωση Ασφάλειας μπορεί να ζητηθεί και σε υψηλότερα επίπεδα ασφάλειας, όταν ένα πλοίο έχει υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας από τη Λιμενική Εγκατάσταση, ή από το άλλο πλοίο με το οποίο διασυνδέεται, και για δραστηριότητες διασύνδεσης πλοίου/λιμένα ή μεταφόρτωσης από πλοίο σε πλοίο, οι οποίες παρουσιάζουν υψηλότερο βαθμό επικινδυνότητας για άτομα, περιουσιακά στοιχεία ή το περιβάλλον, λόγω ιδιαιτέρων χαρακτηριστικών του συγκεκριμένου πλοίου, συμπεριλαμβανομένων του φορτίου ή των επιβατών του ή των περιστάσεων στη Λιμενική Εγκατάσταση ή συνδυασμού αυτών των παραγόντων.

[6] *Πρωτόκολλο του 1988 σχετικά με τη Διεθνή Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, 1974.*

5.2.1 Σε περίπτωση που ένα πλοίο ή μία Αρχή, εκ μέρους των πλοίων τα οποία έχουν δικαίωμα να φέρουν τη σημαία της, ζητήσει σύνταξη Δήλωσης Ασφάλειας, ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης (ΥΑΛΕ) ή ο αξιωματικός ασφάλειας του πλοίου (ΑΑΠ) πρέπει να επιβεβαιώνει τη λήψη του αιτήματος και να συζητήσει ενδεδειγμένα μέτρα ασφάλειας.

5.3 Δήλωση Ασφάλειας μπορεί να ξεκινήσει και από ΥΑΛΕ, πριν από διασυνδέσεις πλοίου/λιμένα οι οποίες έχουν προσδιοριστεί σε εγκεκριμένη ΑΑΛΕ ως ιδιαίτερης ανησυχίας. Μεταξύ των παραδειγμάτων μπορεί να αναφερθεί η επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών και η μεταφορά, φόρτωση ή εκφόρτωση επικίνδυνων ειδών ή ουσιών. Στην αξιολόγηση ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης μπορεί επίσης να προσδιορίζονται εγκαταστάσεις σε ή κοντά σε πυκνοκατοικημένες περιοχές ή οικονομικώς σημαντικές λειτουργίες οι οποίες απαιτούν Δήλωση Ασφάλειας.

5.4 Κύριος σκοπός μιας Δήλωσης Ασφάλειας είναι η διασφάλιση της επίτευξης συμφωνίας μεταξύ του πλοίου και της Λιμενικής Εγκατάστασης ή με άλλα πλοία με τα οποία διασυνδέεται, όσον αφορά τα αντίστοιχα μέτρα ασφάλειας τα οποία θα λάβει κάθε μέρος, σύμφωνα με τις διατάξεις των αντίστοιχων εγκεκριμένων σχεδίων ασφάλειάς τους.

5.4.1 Η συμφωνηθείσα Δήλωση Ασφάλειας πρέπει να φέρει την υπογραφή τόσο της Λιμενικής Εγκατάστασης όσο και του/των πλοίου(ων), κατά περίπτωση, και ημερομηνία, ούτως ώστε να αποδεικνύεται η συμμόρφωση με το κεφάλαιο XI-2 και το μέρος Α του παρόντος κώδικα, και πρέπει να περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με τη διάρκειά της, το σχετικό επίπεδο, ή επίπεδα, ασφάλειας, καθώς και τα σχετικά στοιχεία επικοινωνίας.

5.4.2 Μεταβολή του επιπέδου ασφάλειας ενδέχεται να απαιτεί τη σύνταξη νέας ή αναθεωρημένης Δήλωσης Ασφάλειας.

5.5 Η Δήλωση Ασφάλειας πρέπει να συντάσσεται στην αγγλική, τη γαλλική ή την ισπανική γλώσσα ή σε άλλη γλώσσα κοινή μεταξύ της Λιμενικής Εγκατάστασης και του πλοίου ή των πλοίων, κατά περίπτωση.

5.6 Υπόδειγμα Δήλωσης Ασφάλειας περιλαμβάνεται στο προσάρτημα 1 του παρόντος μέρους του κώδικα. Το υπόδειγμα αυτό αφορά Δήλωση Ασφάλειας μεταξύ πλοίου και Λιμενικής Εγκατάστασης. Εάν η Δήλωση Ασφάλειας αφορά δύο πλοία, το υπόδειγμα αυτό πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.

6 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

Γενικά

6.1 Σύμφωνα με τον κανονισμό XI-2/5, η εταιρεία πρέπει να παρέχει στον πλοίαρχο του πλοίου πληροφορίες, ώστε να πληρούνται οι απαιτήσεις της εταιρείας σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού. Οι πληροφορίες αυτές πρέπει να περιλαμβάνουν στοιχεία όπως:

.1 τα μέρη που είναι υπεύθυνα για το διορισμό προσωπικού πλοίου, όπως εταιρείες διαχείρισης πλοίων, πράκτορες επάνδρωσης, εργολάβοι, ανάδοχοι (παραδείγματος χάρη πρατήρια λιανικής πώλησης, καζίνο κλπ.)·

.2 τα μέρη που είναι υπεύθυνα για να αποφασίζουν τους πλόες που εκτελεί το πλοίο, συμπεριλαμβανομένων ναυλωτών χρόνου ή κενού πλοίου ή οποιασδήποτε άλλου προσώπου ενεργεί υπό αυτήν την ιδιότητα· και

.3 στις περιπτώσεις που το πλοίο απασχολείται σύμφωνα με τους όρους ναυλοσύμφωνου, τα στοιχεία επικοινωνίας των συμβεβλημένων μερών, συμπεριλαμβανομένων των ναυλωτών χρόνου ή ταξιδιού.

6.2 Σύμφωνα με τον κανονισμό XI-2/5 η εταιρεία υποχρεούται να ενημερώνει και να καθιστά επίκαιρες τις πληροφορίες αυτές αναλόγως όταν υπάρχουν αλλαγές.

6.3 Οι πληροφορίες αυτές πρέπει να υποβάλλονται στην αγγλική, τη γαλλική ή την ισπανική γλώσσα.

6.4 Όσον αφορά πλοία τα οποία κατασκευάστηκαν πριν από την 1η Ιουλίου 2004, οι πληροφορίες αυτές πρέπει να αντικατοπτρίζουν την πραγματική κατάσταση κατά την ημερομηνία αυτή.

6.5 Όσον αφορά πλοία τα οποία κατασκευάστηκαν την ή μετά την 1η Ιουλίου 2004 και πλοία τα οποία κατασκευάστηκαν πριν από την 1η Ιουλίου 2004, αλλά ήταν εκτός υπηρεσίας την 1η Ιουλίου 2004, οι πληροφορίες πρέπει να παρέχονται από την ημέρα που τίθεται σε υπηρεσία το πλοίο και να αντικατοπτρίζουν την πραγματική κατάσταση κατά την ημερομηνία αυτή.

6.6 Μετά την 1η Ιουλίου 2004, όταν ένα πλοίο αποσύρεται από την υπηρεσία, οι πληροφορίες πρέπει να παρέχονται από την ημερομηνία που τίθεται εκ νέου σε υπηρεσία το πλοίο και να αντικατοπτρίζουν την πραγματική κατάσταση κατά την ημερομηνία αυτή.

6.7 Πληροφορίες οι οποίες είχαν παρασχεθεί προγενέστερα και δεν σχετίζονται με την πραγματική κατάσταση κατά την ημερομηνία αυτή δεν χρειάζεται να φυλάσσονται επί του πλοίου.

6.8 Όταν την ευθύνη για τη λειτουργία του πλοίου αναλαμβάνει άλλη εταιρεία, οι πληροφορίες που σχετίζονται με την εταιρεία η οποία είχε τη διαχείριση του πλοίου δεν απαιτείται να παραμένουν επί του πλοίου.

Επίσης, πρόσθετη σχετική καθοδήγηση παρέχεται στα σημεία 8, 9 και 13.

7 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΛΟΙΟΥ

Σχετική καθοδήγηση παρέχεται στα σημεία 8, 9 και 13.

8 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ

Αξιολόγηση ασφάλειας

8.1 Ο υπεύθυνος ασφάλειας της εταιρείας (ΥΑΕ) έχει την ευθύνη της διασφάλισης της διενέργειας αξιολόγησης ασφάλειας πλοίου για κάθε ένα από τα πλοία του στόλου της εταιρείας τα οποία πρέπει να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους Α του παρόντος κώδικα. Παρόλο που ο ΥΑΕ δεν χρειάζεται να αναλαμβάνει προσωπικά όλα τα καθήκοντα που σχετίζονται με τη θέση, κάθε ΥΑΕ έχει την τελική ευθύνη για τη διασφάλιση της ορθής εκτέλεσής τους.

8.2 Πριν από την έναρξη της αξιολόγησης ασφάλειας πλοίου, ο ΥΑΕ πρέπει να διασφαλίζει ότι αξιοποιούνται οι διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με την αξιολόγηση απειλής για τους λιμένες στους οποίους θα καταπλεύσει το πλοίο ή στους οποίους επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται επιβάτες και σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις και τα προστατευτικά μέτρα τους. Ο ΥΑΕ πρέπει να μελετά προηγούμενες αναφορές σχετικά με παρόμοιες ανάγκες όσον αφορά την ασφάλεια. Όπου είναι εφικτό, ο ΥΑΕ πρέπει να συναντά αρμόδιους επί του πλοίου και στις λιμενικές εγκαταστάσεις για να συζητά το σκοπό και τη μεθοδολογία της αξιολόγησης. Ο ΥΑΕ πρέπει να ακολουθεί την ειδική καθοδήγηση που μπορεί να παρέχουν τα συμβαλλόμενα κράτη.

8.3 Μια αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου πρέπει να καλύπτει τα κατωτέρω στοιχεία επί του πλοίου ή εντός αυτού:
.1 υλική ασφάλεια·
.2 κατασκευαστική ακεραιότητα·
.3 συστήματα ατομικής προστασίας·
.4 διαδικαστικές πολιτικές·
.5 συστήματα ραδιοεπικοινωνιών και τηλεπικοινωνιών, συμπεριλαμβανομένων υπολογιστικών συστημάτων και δικτύων· και
.6 άλλους χώρους οι οποίοι, εάν υποστούν βλάβη ή χρησιμοποιηθούν για αθέμιτη παρακολούθηση, θέτουν σε κίνδυνο πρόσωπα, περιουσιακά στοιχεία ή λειτουργίες επί του πλοίου ή εντός Λιμενικής Εγκατάστασης.

8.4 Τα μέρη που συμμετέχουν σε αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου πρέπει να μπορούν να αξιοποιούν τη συνδρομή εμπειρογνωμόνων όσον αφορά τα εξής:
.1 τη γνώση των υφιστάμενων απειλών για την ασφάλεια και των μοντέλων που ακολουθούνται·
.2 την αναγνώριση και τον εντοπισμό όπλων, επικίνδυνων ουσιών και μηχανισμών·
.3 την αναγνώριση, χωρίς διακρίσεις, των χαρακτηριστικών και μοντέλων συμπεριφοράς προσώπων τα οποία μπορεί να απειλήσουν την ασφάλεια·
.4 τις τεχνικές οι οποίες χρησιμοποιούνται για την παράκαμψη των μέτρων ασφάλειας·
.5 τις μεθόδους οι οποίες χρησιμοποιούνται για την πρόκληση συμβάντος που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια·
.6 τις επιπτώσεις των εκρηκτικών στα κατασκευαστικά στοιχεία και τον εξοπλισμό του πλοίου·
.7 την ασφάλεια πλοίων·
.8 τις επιχειρηματικές πρακτικές διασύνδεσης πλοίου/λιμένα·
.9 τον σχεδιασμό αντιμετώπισης απρόοπτων καταστάσεων, την ετοιμότητα και την ανταπόκριση σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης·
.10 την υλική ασφάλεια·
.11 τα συστήματα ραδιοεπικοινωνιών και τηλεπικοινωνιών, συμπεριλαμβανομένων υπολογιστικών συστημάτων και δικτύων·
.12 τη ναυπηγική· και
.13 τις λειτουργίες πλοίου και λιμένα.

8.5 Ο ΥΑΕ πρέπει να συλλέγει και να καταγράφει τις πληροφορίες οι οποίες απαιτούνται για τη διενέργεια αξιολόγησης, συμπεριλαμβανομένων:
.1 του γενικού σχεδίου διαρρύθμισης του πλοίου·
.2 της θέσης των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης, όπως η γέφυρα ναυσιπλοΐας, οι χώροι μηχανών κατηγορίας Α και τα λοιπά σημεία ελέγχου όπως ορίζονται στο κεφάλαιο ΙΙ-2 κλπ.·
.3 της θέσης και λειτουργίας κάθε πραγματικού ή δυνητικού σημείου πρόσβασης στο πλοίο·
.4 μεταβολών στην παλίρροια οι οποίες ενδέχεται να έχουν επίπτωση στην ευπάθεια ή στην ασφάλεια του πλοίου·
.5 των χώρων φορτίου και των ρυθμίσεων στοιβασίας·
.6 των θέσεων όπου αποθηκεύονται τα εφόδια του πλοίου και ο βασικός εξοπλισμός συντήρησης·
.7 των θέσεων όπου αποθηκεύονται οι ασυνόδευτες αποσκευές·
.8 του εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και του εφεδρικού εξοπλισμού για τη διατήρηση βασικών λειτουργιών·
.9 του αριθμού του προσωπικού του πλοίου, οποιωνδήποτε υφιστάμενων σχετικών με την ασφάλεια καθηκόντων και οποιωνδήποτε υφιστάμενων πρακτικών εκπαίδευσης της εταιρείας·
.10 του υφιστάμενου εξοπλισμού προστασίας και ασφάλειας για την προστασία των επιβατών και του προσωπικού του πλοίου·
.11 των οδών διαφυγής και εκκένωσης και των σταθμών συγκέντρωσης που πρέπει να διατηρούνται για τη διασφάλιση της ομαλής και ασφαλούς εκκένωσης του πλοίου σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης·
.12 των υφιστάμενων συμφωνιών με ιδιωτικές εταιρείες ασφάλειας οι οποίες παρέχουν υπηρεσίες ασφάλειας στο πλοίο/στην ακτή· και
.13 των υφιστάμενων μέτρων και διαδικασιών ασφάλειας που εφαρμόζονται, συμπεριλαμβανομένων διαδικασιών επιθεώρησης και ελέγχου, συστημάτων αναγνώρισης, εξοπλισμού επιτήρησης και παρακολούθησης, εγγράφων αναγνώρισης προσωπικού και συστημάτων επικοινωνίας, συναγερμών, φωτισμού, ελέγχου πρόσβασης, καθώς και άλλων απαραίτητων συστημάτων.

8.6 Στην αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου πρέπει να εξετάζεται κάθε προσδιορισμένο σημείο πρόσβασης, συμπεριλαμβανομένων των ανοιχτών καταστρωμάτων και να εκτιμούνται οι πιθανότητες χρήσης του από άτομα τα οποία μπορεί να προσπαθήσουν να παραβιάσουν την ασφάλεια. Στα σημεία πρόσβασης περιλαμβάνονται τόσο τα σημεία πρόσβασης για άτομα που έχουν νόμιμη πρόσβαση όσο και τα σημεία πρόσβασης για άτομα τα οποία επιδιώκουν να εισέλθουν χωρίς εξουσιοδότηση.

8.7 Στην αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου πρέπει να εξετάζεται η συνεχής σκοπιμότητα των υφιστάμενων μέτρων και της καθοδήγησης, των διαδικασιών και των λειτουργιών σχετικά με την ασφάλεια, τόσο υπό κανονικές συνθήκες όσο και υπό συνθήκες έκτακτης ανάγκης και να ορίζεται καθοδήγηση όσον αφορά την ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένων:
.1 των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης·
.2 των διαδικασιών αντιμετώπισης πυρκαϊάς ή άλλων καταστάσεων έκτακτης ανάγκης·
.3 του βαθμού επιτήρησης του προσωπικού του πλοίου, των επιβατών, των επισκεπτών, των πωλητών, των συνεργείων επισκευής, των λιμενεργατών κλπ.
.4 της συχνότητας και αποτελεσματικότητας των περιπολιών ασφάλειας·
.5 των συστημάτων ελέγχου πρόσβασης, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων αναγνώρισης·
.6 των συστημάτων και διαδικασιών επικοινωνιών ασφάλειας·
.7 των θυρών ασφαλείας, των χωρισμάτων και του φωτισμού· και
.8 του εξοπλισμού και των συστημάτων ασφάλειας και επιτήρησης, εάν υπάρχουν.

8.8 Στην αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου πρέπει να εξετάζονται τα πρόσωπα, οι δραστηριότητες, οι υπηρεσίες και οι λειτουργίες η προστασία των οποίων είναι σημαντική. Σε αυτά περιλαμβάνονται:
.1 το προσωπικό του πλοίου·
.2 επιβάτες, επισκέπτες, πωλητές, συνεργεία επισκευής, το προσωπικό της Λιμενικής Εγκατάστασης κλπ.·
.3 η ικανότητα διατήρησης ασφαλούς ναυσιπλοΐας και ανταπόκρισης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης·

α.4 το φορτίο, ιδίως τα επικίνδυνα είδη ή οι επικίνδυνες ουσίες·
.5 τα εφόδια του πλοίου·
.6 ο εξοπλισμός και τα συστήματα επικοινωνίας ασφάλειας του πλοίου, εάν υπάρχουν· και
.7 ο εξοπλισμός και τα συστήματα ασφάλειας και επιτήρησης του πλοίου, εάν υπάρχουν.

8.9 Στην αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου πρέπει να εξετάζονται όλες οι πιθανές απειλές, στις οποίες μπορεί να περιλαμβάνονται και τα κατωτέρω είδη συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια:
.1 ζημία ή καταστροφή του πλοίου ή Λιμενικής Εγκατάστασης, π.χ. από εκρηκτικούς μηχανισμούς, εμπρησμό, δολιοφθορά ή βανδαλισμό·
.2 πειρατεία ή κατάληψη του πλοίου ή ατόμων επί του πλοίου·
.3 παραβίαση φορτίου, βασικού εξοπλισμού ή βασικών συστημάτων του πλοίου ή εφοδίων του πλοίου·
.4 μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή χρήση, περιλαμβανομένης της παρουσίας λαθρεπιβατών·
.5 λαθρεμπόριο όπλων ή εξοπλισμού, περιλαμβανομένων όπλων μαζικής καταστροφής·
.6 χρήση του πλοίου για τη μεταφορά ατόμων που επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή/και του εξοπλισμού τους·
.7 χρήση του ίδιου του πλοίου ως όπλου ή ως μέσου πρόκλησης ζημιάς ή καταστροφής·
.8 επιθέσεις από την πλευρά της θάλασσας, ενώ το πλοίο βρίσκεται σε θέση αγκυροβολίας ή προσόρμισης· και
.9 επιθέσεις, ενώ το πλοίο βρίσκεται στη θάλασσα.

8.10 Στην αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όλα τα πιθανά σημεία αδυναμίας, στα οποία μπορεί να περιλαμβάνονται:
.1 συγκρούσεις μεταξύ μέτρων προστασίας και ασφάλειας·
.2 συγκρούσεις μεταξύ καθηκόντων επί του πλοίου και υποχρεώσεων ασφάλειας·
.3 καθήκοντα τήρησης φυλακής, ο αριθμός των μελών του προσωπικού του πλοίου, ιδίως εκείνα που έχουν επίπτωση στην κούραση, στην ετοιμότητα και στην επίδοση του πληρώματος·
.4 κάθε προσδιορισμένη έλλειψη όσον αφορά την εκπαίδευση σε θέματα ασφάλειας· και
.5 οποιοσδήποτε εξοπλισμός και συστήματα ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων επικοινωνίας.

8.11 Ο ΥΑΕ και ο ΑΑΠ πρέπει να έχουν πάντοτε υπόψη την επίπτωση που μπορεί να έχουν τα μέτρα ασφάλειας στο προσωπικό του πλοίου το οποίο θα παραμείνει στο πλοίο για μεγάλες χρονικές περιόδους. Κατά την ανάπτυξη μέτρων ασφάλειας, πρέπει να δίδεται ιδιαίτερη σημασία στην άνεση και στην προσωπική ζωή του προσωπικού του πλοίου, καθώς και στην ικανότητά του να διατηρεί την αποδοτικότητά του για μεγάλες χρονικές περιόδους.

8.12 Μετά την ολοκλήρωση της αξιολόγησης ασφάλειας πλοίου, θα προετοιμάζεται αναφορά, η οποία θα αποτελείται από σύνοψη του τρόπου με τον οποίο διενεργήθηκε η αξιολόγηση, περιγραφή κάθε σημείου αδυναμίας το οποίο εντοπίστηκε κατά τη διάρκεια της αξιολόγησης και περιγραφή των αντισταθμιστικών μέτρων που θα μπορούσαν να ληφθούν για την αντιμετώπιση κάθε σημείου αδυναμίας. Η αναφορά θα προστατεύεται από μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή κοινοποίηση.

8.13 Εάν η αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου δεν έχει διενεργηθεί από την εταιρεία, η αναφορά σχετικά με την αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου πρέπει να επανεξετάζεται και να εγκρίνεται από τον ΥΑΕ.

Επιτόπια επιθεώρηση ασφάλειας

8.14 Η επιτόπια επιθεώρηση ασφάλειας αποτελεί αναπόσπαστο μέρος οποιασδήποτε αξιολόγησης ασφάλειας πλοίου. Στην επιτόπια επιθεώρηση ασφάλειας πρέπει να εξετάζονται και να αξιολογούνται τα υφιστάμενα προστατευτικά μέτρα, οι διαδικασίες και οι λειτουργίες επί του πλοίου για:
.1 τη διασφάλιση της εκτέλεσης όλων των σχετικών με την ασφάλεια καθηκόντων επί του πλοίου·
.2 την παρακολούθηση των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης, ώστε να διασφαλίζεται ότι έχουν πρόσβαση σε αυτές μόνο εξουσιοδοτημένα άτομα·
.3 τον έλεγχο της πρόσβασης στο πλοίο, συμπεριλαμβανομένων οποιωνδήποτε συστημάτων αναγνώρισης·
.4 την παρακολούθηση των χώρων του καταστρώματος και των χώρων γύρω από το πλοίο·
.5 τον έλεγχο της επιβίβασης προσώπων και των προσωπικών ειδών τους (συνοδευόμενων και ασυνόδευτων αποσκευών και των προσωπικών ειδών του προσωπικού του πλοίου)·
.6 την επιθεώρηση του χειρισμού του φορτίου και της παραλαβής των εφοδίων του πλοίου· και
.7 τη διασφάλιση της άμεσης διαθεσιμότητας επικοινωνίας, πληροφοριών και εξοπλισμού ασφάλειας.

9 ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ

Γενικά

9.1 Ο υπεύθυνος ασφάλειας της εταιρείας (ΥΑΕ) έχει την ευθύνη της διασφάλισης της προετοιμασίας και υποβολής για έγκριση ενός σχεδίου ασφάλειας πλοίου (ΣΑΠ). Το περιεχόμενο του ΣΑΠ ποικίλλει, ανάλογα με το συγκεκριμένο πλοίο το οποίο καλύπτει. Στην αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου έχουν προσδιοριστεί τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του πλοίου και οι δυνητικές απειλές και σημεία αδυναμίας. Για την προετοιμασία του ΣΑΠ θα απαιτηθεί λεπτομερής ανάλυση των στοιχείων αυτών. Οι Αρχές δύνανται να προετοιμάζουν συμβουλές σχετικά με την προετοιμασία και το περιεχόμενο ενός ΣΑΠ.

9.2 Όλα τα ΣΑΠ πρέπει:
.1 να αναφέρουν λεπτομερώς την οργανωτική διάρθρωση της ασφάλειας για το πλοίο·
.2 να αναφέρουν λεπτομερώς τις σχέσεις του πλοίου με την εταιρεία, τις λιμενικές εγκαταστάσεις, άλλα πλοία και σχετικές αρχές επιφορτισμένες με ευθύνες όσον αφορά την ασφάλεια·
.3 να αναφέρουν λεπτομερώς τα συστήματα επικοινωνίας για τη διασφάλιση αποτελεσματικής συνεχούς επικοινωνίας εντός του πλοίου και μεταξύ αυτού και άλλων, συμπεριλαμβανομένων λιμενικών εγκαταστάσεων·
.4 να αναφέρουν λεπτομερώς τα βασικά μέτρα ασφάλειας για επίπεδο ασφάλειας 1, τόσο επιχειρησιακά όσο και υλικά, τα οποία θα εφαρμόζονται πάντοτε·
.5 να αναφέρουν λεπτομερώς τα πρόσθετα μέτρα ασφάλειας τα οποία θα επιτρέπουν στο πλοίο να μεταβαίνει χωρίς καθυστέρηση σε επίπεδο ασφάλειας 2 και, όταν χρειάζεται, σε επίπεδο ασφάλειας 3·

.6 να προβλέπουν τακτική επανεξέταση, ή έλεγχο, του ΣΑΠ και τροποποίησή του σύμφωνα με την εμπειρία ή τις μεταβαλλόμενες συνθήκες· και

.7 λεπτομερείς διαδικασίες αναφοράς στα σημεία επαφής των αρμοδίων συμβαλλομένων κρατών.

9.3 Η προετοιμασία ενός αποτελεσματικού ΣΑΠ πρέπει να βασίζεται σε μια ολοκληρωμένη αξιολόγηση όλων των ζητημάτων που σχετίζονται με την ασφάλεια του πλοίου, συμπεριλαμβανομένης, ιδιαίτερα, μιας ολοκληρωμένης αξιολόγησης των υλικών και επιχειρησιακών χαρακτηριστικών, συμπεριλαμβανομένου του μοντέλου πλόων του κάθε πλοίου.

9.4 Όλα τα ΣΑΠ πρέπει να εγκρίνονται από την Αρχή ή εκ μέρους αυτής. Εάν μια Αρχή χρησιμοποιεί έναν αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας (ΑΟΑ) για την αναθεώρηση ή την έγκριση του ΣΑΠ, ο ΑΟΑ δεν πρέπει να σχετίζεται με κανέναν άλλον ΑΟΑ που προετοίμασε το σχέδιο ή βοήθησε στην προετοιμασία του.

9.5 Οι ΥΑΕ και οι αξιωματικοί ασφάλειας του πλοίου (ΑΑΠ) πρέπει να καταρτίζουν διαδικασίες σχετικά με:

.1 τη συνεχή αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας του ΣΑΠ· και

.2 την προετοιμασία τροποποιήσεων του σχεδίου μετά την έγκρισή του.

9.6 Τα μέτρα ασφάλειας που περιλαμβάνονται στο ΣΑΠ πρέπει να έχουν τεθεί σε εφαρμογή κατά τη διεξαγωγή της αρχικής επιθεώρησης της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους Α του παρόντος κώδικα. Διαφορετικά, δεν μπορεί να διεξαχθεί η διαδικασία έκδοσης του απαιτούμενου Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πλοίου για το πλοίο. Σε περίπτωση επακόλουθης βλάβης εξοπλισμού ή συστημάτων ασφάλειας ή αναστολής μέτρου ασφάλειας για οποιονδήποτε λόγο, θα υιοθετούνται ισοδύναμα προσωρινά μέτρα ασφάλειας, τα οποία θα γνωστοποιούνται στην Αρχή, η οποία και θα τα εγκρίνει.

Οργάνωση και εκτέλεση σχετικών με την ασφάλεια καθηκόντων στο πλοίο

9.7 Επιπλέον της καθοδήγησης που παρέχεται στην παράγραφο 9.2, στο ΣΑΠ πρέπει να προσδιορίζονται τα κατωτέρω, τα οποία σχετίζονται με όλα τα επίπεδα ασφάλειας:

.1 τα καθήκοντα και οι ευθύνες όλου του προσωπικού επί του πλοίου που συμμετέχει σε ζητήματα ασφάλειας·

.2 τις διαδικασίες ή τις δικλείδες ασφάλειας που είναι αναγκαίες για να είναι δυνατή πάντοτε η διατήρηση συνεχούς επικοινωνίας·

.3 οι διαδικασίες που απαιτούνται για τη συνεχή αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των διαδικασιών ασφάλειας και του εξοπλισμού και των συστημάτων ασφάλειας και επιτήρησης, περιλαμβανομένων διαδικασιών για τον προσδιορισμό βλαβών ή δυσλειτουργιών εξοπλισμού ή συστημάτων και την αντιμετώπισή τους·

.4 οι διαδικασίες και οι πρακτικές για την προστασία των κρίσιμων πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια που τηρούνται σε έγγραφη ή σε ηλεκτρονική μορφή·

.5 ο τύπος και οι απαιτήσεις συντήρησης του εξοπλισμού και των συστημάτων ασφάλειας και επιτήρησης, εάν υπάρχουν·

.6 οι διαδικασίες διασφάλισης της έγκαιρης υποβολής και αξιολόγησης αναφορών σχετικών με πιθανές παραβιάσεις της ασφάλειας ή προβλήματα ασφάλειας· και

.7 οι διαδικασίες για τη δημιουργία, τήρηση και ενημέρωση καταλόγου απογραφής των επικίνδυνων ειδών ή ουσιών που μεταφέρονται στο πλοίου, συμπεριλαμβανομένης της θέσης τους.

9.8 Τα κατωτέρω σημεία του τμήματος 9 επικεντρώνονται συγκεκριμένα στα μέτρα ασφάλεια τα οποία μπορούν να λαμβάνονται σε κάθε επίπεδο ασφάλειας, καλύπτοντας:

.1 την πρόσβαση στο πλοίο του προσωπικού του πλοίου, επιβατών, επισκεπτών κλπ.·

.2 ζώνες περιορισμένης πρόσβασης επί του πλοίου·

.3 τη μεταφορά φορτίου·

.4 την παραλαβή των εφοδίων του πλοίου·

.5 τον χειρισμό ασυνόδευτων αποσκευών· και

.6 την παρακολούθηση της ασφάλειας του πλοίου.

Πρόσβαση στο πλοίο

9.9 Στο ΣΑΠ πρέπει να ορίζονται μέτρα ασφάλειας τα οποία καλύπτουν όλους τους τρόπους πρόσβασης στο πλοίο που προσδιορίζονται στην αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου. Σε αυτούς πρέπει να περιλαμβάνονται οποιαδήποτε από τα κατωτέρω:

.1 κλίμακες αποεπιβίβασης·

.2 θύρες αποεπιβίβασης επιβατών·

.3 επικλινείς εξέδρες αποεπιβίβασης·

.4 θύρες, παραφωτίδες, παράθυρα και πλευρικά ανοίγματα εισόδου·

.5 σχοινιά πρόσδεσης και καδένες αλυσίδων· και

.6 γερανοί και ανυψωτική συσκευή.

9.10 Για κάθε ένα από αυτά στο ΣΑΠ πρέπει να προσδιορίζονται οι ενδεδειγμένες θέσεις όπου πρέπει να εφαρμόζονται περιορισμοί ή απαγορεύσεις πρόσβασης για κάθε ένα από τα επίπεδα ασφάλειας. Στο ΣΑΠ πρέπει να προσδιορίζεται ο τύπος του περιορισμού ή της απαγόρευσης που θα εφαρμόζεται για κάθε επίπεδο ασφάλειας, καθώς και ο τρόπος επιβολής τους.

9.11 Στο ΣΑΠ πρέπει να ορίζονται οι τρόποι αναγνώρισης που απαιτούνται σε κάθε επίπεδο ασφάλειας για να επιτρέπεται η πρόσβαση και η παραμονή ατόμων στο πλοίο, χωρίς να δημιουργείται πρόβλημα ασφάλειας. Στους τρόπους αυτούς μπορεί να περιλαμβάνεται η ανάπτυξη καταλλήλου συστήματος αναγνώρισης το οποίο να καθιστά δυνατές μόνιμες και προσωρινές αναγνωρίσεις, για το προσωπικό του πλοίου και τους επισκέπτες αντίστοιχα. Κάθε σύστημα αναγνώρισης πλοίου πρέπει, όταν είναι εφικτό στην πράξη, να συντονίζεται με το σύστημα το οποίο εφαρμόζεται στη Λιμενική Εγκατάσταση. Οι επιβάτες πρέπει να μπορούν να αποδεικνύουν την ταυτότητά τους με κάρτες επιβίβασης, εισιτήρια κλπ., αλλά δεν πρέπει να τους επιτρέπεται η πρόσβαση σε ζώνες περιορισμένης πρόσβασης χωρίς συνοδεία. Το ΣΑΠ πρέπει να ορίζει διατάξεις για τη διασφάλιση της τακτικής ενημέρωσης των συστημάτων αναγνώρισης και την πειθαρχική δίωξη κατάχρησης των διαδικασιών.

9.12 Πρέπει να απαγορεύεται η πρόσβαση στο πλοίο σε εκείνους που δεν είναι πρόθυμοι ή δεν μπορούν να αποδείξουν την ταυτότητά τους ή/και να επιβεβαιώσουν το σκοπό της επίσκεψής τους όταν τους ζητείται, και η απόπειρα πρόσβασής τους πρέπει να αναφέρεται, κατά περί-

πτωση, στους ΑΑΠ, στους ΥΑΕ, στον υπεύθυνο ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης (ΥΑΛΕ) και στις αρμόδιες σε θέματα ασφάλειας εθνικές ή τοπικές αρχές.

9.13 Στο ΣΑΠ πρέπει να ορίζεται η συχνότητα εφαρμογής οποιωνδήποτε ελέγχων πρόσβασης, ιδίως εάν πρόκειται να εφαρμοστούν σε τυχαία ή περιστασιακή βάση.

Επίπεδο Ασφάλειας 1

9.14 Για το επίπεδο ασφάλειας 1, στο ΣΑΠ πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφάλειας για τον έλεγχο της πρόσβασης στο πλοίο, για τον οποίο μπορεί να εφαρμόζονται τα κατωτέρω:

.1 έλεγχος της ταυτότητας όλων των προσώπων που θέλουν να επιβιβαστούν στο πλοίο και επιβεβαίωση των λόγων για τους οποίους θέλουν να επιβιβαστούν με έλεγχο, παραδείγματος χάρη, οδηγιών επιβίβασης, εισιτηρίων επιβατών, καρτών επιβίβασης, εντολών εργασίας κλπ·

.2 σε συνεργασία με τη Λιμενική Εγκατάσταση, το πλοίο πρέπει να διασφαλίζει ότι ορίζονται προστατευμένοι χώροι όπου μπορούν να διεξάγονται επιθεωρήσεις και έρευνα προσώπων, αποσκευών (συμπεριλαμβανομένων χειραποσκευών), προσωπικών ειδών, οχημάτων και του περιεχομένου αυτών

.3 σε συνεργασία με τη Λιμενική Εγκατάσταση, το πλοίο πρέπει να διασφαλίζει ότι τα οχήματα που πρόκειται να φορτωθούν σε φορτηγά οχηματαγωγά πλοία, επιβατηγά οχηματαγωγά ro-ro και άλλα επιβατηγά πλοία υπόκεινται σε έρευνα πριν από τη φόρτωση, σύμφωνα με τη συχνότητα που απαιτείται στο ΣΑΠ·

.4 διαχωρισμός των προσώπων που έχουν υποβληθεί σε έρευνα, μαζί με τα προσωπικά είδη τους, και των προσώπων που δεν έχουν υποβληθεί σε έρευνα μαζί με τα προσωπικά είδη τους·

.5 διαχωρισμός επιβιβαζόμενων και αποβιβαζόμενων επιβατών·

.6 προσδιορισμός των σημείων πρόσβασης τα οποία πρέπει να ασφαλιστούν ή να επιβλέπονται για την πρόληψη μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης·

.7 ασφάλιση, με κλείδωμα ή άλλον τρόπο, της πρόσβασης σε ανεπίβλεπτους χώρους οι οποίοι συνορεύουν με χώρους στους οποίους έχουν πρόσβαση επιβάτες και επισκέπτες· και

.8 παροχή προφορικών ενημερώσεων σε όλο το προσωπικό του πλοίου σχετικά με πιθανές απειλές, τις διαδικασίες αναφοράς ύποπτων προσώπων, αντικειμένων ή δραστηριοτήτων και την ανάγκη επαγρύπνησης.

9.15 Στο επίπεδο ασφάλειας 1, πρέπει να υποβάλλονται σε έρευνα όλοι όσοι επιθυμούν να επιβιβαστούν στο πλοίο. Η συχνότητα των ερευνών αυτών, συμπεριλαμβανομένων των σποραδικών ερευνών, πρέπει να προσδιορίζεται στο εγκεκριμένο ΣΑΠ και να εγκρίνεται συγκεκριμένα από την Αρχή. Αυτές οι έρευνες μπορεί να διεξάγονται από όργανα της Λιμενικής Εγκατάστασης σε στενή συνεργασία με το πλοίο και πολύ κοντά σε αυτό. Εκτός εάν υπάρχουν σοβαροί λόγοι για την υποβολή σε έρευνα, δεν απαιτείται από τα μέλη του προσωπικού του πλοίου να υποβάλουν σε έρευνα τους συναδέλφους τους ή τα προσωπικά είδη τους. Κάθε τέτοια έρευνα θα γίνεται έτσι ώστε να λαμβάνονται πλήρως υπόψη τα ανθρώπινα δικαιώματα του ατόμου και να διασφαλίζεται η βασική ανθρώπινή τους αξιοπρέπεια.

Επίπεδο ασφάλειας 2

9.16 Για το επίπεδο ασφάλειας 2, στο ΣΑΠ πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται για λόγους προστασίας από αυξημένο κίνδυνο συμβάντος που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια, ώστε να διασφαλίζεται μεγαλύτερη επαγρύπνηση και αυστηρότερος έλεγχος, όπου μπορεί να περιλαμβάνονται:

.1 διορισμός πρόσθετου προσωπικού για τη φύλαξη των χώρων του καταστρώματος κατά τις ώρες ησυχίας για την αποτροπή μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης·

.2 περιορισμός του αριθμού των σημείων πρόσβασης στο πλοίο, προσδιορίζοντας τα σημεία πρόσβασης που πρέπει να κλείσουν και τους τρόπους επαρκούς ασφάλισής τους·

.3 αποτροπή της πρόσβασης στο πλοίο από την πλευρά της θάλασσας, συμπεριλαμβανομένων, παραδείγματος χάρη, σε συνεργασία με τη Λιμενική Εγκατάσταση, περιπολιών σκαφών·

.4 ορισμός ζώνης περιορισμένης πρόσβασης στο πλοίο από την πλευρά της ακτής, σε στενή συνεργασία με τη Λιμενική Εγκατάσταση·

.5 αύξηση της συχνότητας και της λεπτομέρειας των ερευνών των προσώπων, των προσωπικών ειδών και των οχημάτων που επιβιβάζονται ή φορτώνονται στο πλοίο·

.6 συνοδεία των επισκεπτών πάνω στο πλοίο·

.7 παροχή πρόσθετων ειδικών προφορικών ενημερώσεων σε όλο το προσωπικό του πλοίου σχετικά με όλες τις προσδιορισμένες απειλές, τονίζοντας εκ νέου τις διαδικασίες αναφοράς ύποπτων προσώπων, αντικειμένων ή δραστηριοτήτων και υπογραμμίζοντας την ανάγκη αυξημένης επαγρύπνησης· και

.8 διεξαγωγή πλήρους ή μερικής έρευνας του πλοίου.

Επίπεδο ασφάλειας 3

9.17 Στο επίπεδο ασφάλειας 3, το πλοίο πρέπει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που εκδίδουν τα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή την απειλή τέτοιου συμβάντος. Στο ΣΑΠ πρέπει να περιγράφονται λεπτομερώς τα μέτρα ασφάλειας τα οποία μπορεί να λάβει το πλοίο, σε στενή συνεργασία με τα μέρη που αντιμετωπίζουν το πρόβλημα και τη Λιμενική Εγκατάσταση, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:

.1 περιορισμό της πρόσβασης σε ένα μοναδικό, ελεγχόμενο σημείο πρόσβασης·

.2 χορήγηση άδειας πρόσβασης μόνο στα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή την απειλή τέτοιου συμβάντος·

.3 καθοδήγηση των ατόμων επί του πλοίου·

.4 αναστολή της επιβίβασης ή της αποβίβασης·

.5 αναστολή των εργασιών χειρισμού φορτίου, των παραλαβών κλπ.·

.6 εκκένωση του πλοίου·

.7 μετακίνηση του πλοίου· και

.8 προετοιμασία για μερική ή πλήρη έρευνα του πλοίου.

Ζώνες περιορισμένης πρόσβασης επί του πλοίου

9.18 Στο ΣΑΠ πρέπει να προσδιορίζονται οι ζώνες περιορισμένης πρόσβασης που θα οριστούν στο πλοίο, να ορίζεται η έκτασή τους, οι ώρες εφαρμογής, τα ληπτέα μέτρα ασφάλειας για τον έλεγχο της πρόσβασης σε αυτές και για τον έλεγχο των δραστηριοτήτων μέσα σε αυτές. Σκοποί των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης είναι:

.1 η πρόληψη μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης·
.2 η προστασία των επιβατών, του προσωπικού του πλοίου και του προσωπικού των λιμενικών εγκαταστάσεων ή άλλων υπηρεσιών που είναι εξουσιοδοτημένο να βρίσκεται επί του πλοίου·
.3 η προστασία κρίσιμων για την ασφάλεια χώρων εντός του πλοίου· και
.4 η προστασία του φορτίου και των εφοδίων του πλοίου από παραβιάσεις.

9.19 Στο ΣΑΠ πρέπει να διασφαλίζεται ότι υπάρχουν σαφείς πολιτικές και πρακτικές για τον έλεγχο της πρόσβασης σε όλες τις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης.

9.20 Στο ΣΑΠ πρέπει να ορίζεται ότι όλες οι ζώνες περιορισμένης πρόσβασης φέρουν σαφή σήμανση η οποία υποδεικνύει ότι απαγορεύεται η είσοδος στο χώρο και ότι η μη εξουσιοδοτημένη παρουσία εντός του χώρου αποτελεί παραβίαση της ασφάλειας.

9.21 Στις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης μπορεί να περιλαμβάνονται:
.1 η γέφυρα ναυσιπλοΐας, οι χώροι μηχανών κατηγορίας Α και τα λοιπά σημεία ελέγχου όπως ορίζονται στο κεφάλαιο ΙΙ-2·
.2 οι χώροι που περιέχουν εξοπλισμό και συστήματα ασφάλειας και επιτήρησης και τα χειριστήριά τους, καθώς και τους πίνακες χειρισμού του συστήματος φωτισμού·
.3 οι χώροι συστημάτων εξαερισμού και κλιματισμού και παρόμοιοι χώροι·
.4 οι χώροι με πρόσβαση σε δεξαμενές πόσιμου νερού, αντλίες ή κιβώτια διανομής·
.5 οι χώροι που περιέχουν επικίνδυνα είδη ή ουσίες·
.6 οι χώροι που περιέχουν αντλίες φορτίου και τα χειριστήριά τους·
.7 οι χώροι φορτίου και οι χώροι όπου υπάρχουν εφόδια του πλοίου·
.8 οι χώροι ενδιαίτησης του πληρώματος· και
.9 κάθε άλλη ζώνη ως ορίζεται από τον ΥΑΕ στην αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου στην οποία πρέπει να απαγορεύεται η είσοδος για τη διαφύλαξη της ασφάλειας του πλοίου.

Επίπεδο ασφάλειας 1

9.22 Για το επίπεδο ασφάλειας 1, στο ΣΑΠ πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται στις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:
.1 κλείδωμα ή ασφάλιση σημείων πρόσβασης·
.2 χρήση εξοπλισμού επιτήρησης για την παρακολούθηση των ζωνών·
.3 χρήση φυλάκων ή περιπολιών· και
.4 χρήση αυτόματων διατάξεων εντοπισμού εισβολέων για την προειδοποίηση του προσωπικού του πλοίου σε περίπτωση μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης.

Επίπεδο ασφάλειας 2

9.23 Στο επίπεδο ασφάλειας 2, πρέπει να αυξάνονται η συχνότητα και η ένταση της παρακολούθησης και του ελέγχου της πρόσβασης σε ζώνες περιορισμένης πρόσβασης, ώστε να διασφαλίζεται ότι έχουν πρόσβαση σε αυτές μόνο εξουσιοδοτημένα άτομα. Στο ΣΑΠ πρέπει να ορίζονται τα πρόσθετα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:
.1 ορισμό ζωνών περιορισμένης πρόσβασης δίπλα σε σημεία πρόσβασης·
.2 συνεχή χρήση εξοπλισμού παρακολούθησης και επιτήρησης· και
.3 ανάθεση πρόσθετου προσωπικού για τη φύλαξη και την περιπολία στις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης.

Επίπεδο ασφάλειας 3

9.24 Στο επίπεδο ασφάλειας 3, το πλοίο πρέπει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που εκδίδουν τα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή την απειλή τέτοιου συμβάντος. Στο ΣΑΠ πρέπει να περιγράφονται λεπτομερώς τα μέτρα ασφάλειας τα οποία μπορεί να λάβει το πλοίο, σε στενή συνεργασία με τα μέρη που αντιμετωπίζουν το πρόβλημα και τη Λιμενική Εγκατάσταση, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:
.1 ορισμό πρόσθετων ζωνών περιορισμένης πρόσβασης επί του πλοίου, κοντά στο συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή στη θέση όπου πιστεύεται ότι υπάρχει απειλή για την ασφάλεια, στις οποίες απαγορεύεται η είσοδος· και
.2 έρευνα των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης ως μέρος της έρευνας του πλοίου.

Χειρισμός φορτίου

9.25 Τα μέτρα ασφάλειας που σχετίζονται με τη μεταφορά φορτίου πρέπει:
.1 να προλαμβάνουν παραβιάσεις του φορτίου· και
.2 να αποτρέπουν την αποδοχή και την αποθήκευση φορτίου επί του πλοίου το οποίο δεν προοριζόταν για μεταφορά.

9.26 Στα μέτρα ασφάλειας, μερικά από τα οποία μπορεί να χρειάζεται να εφαρμόζονται σε συνεργασία με τη Λιμενική Εγκατάσταση, πρέπει να περιλαμβάνονται διαδικασίες ελέγχου του καταλόγου απογραφής σε σημεία πρόσβασης στο πλοίο. Μετά τη φόρτωσή του επί του πλοίου, το φορτίο πρέπει να μπορεί να αναγνωρίζεται ότι έχει εγκριθεί για φόρτωση στο πλοίο. Επιπλέον πρέπει να αναπτύσσονται μέτρα ασφάλειας για να διασφαλίζεται ότι δεν παραβιάζει κανείς το φορτίο μετά τη φόρτωσή του στο πλοίο.

Επίπεδο ασφάλειας 1

9.27 Για το επίπεδο ασφάλειας 1, στο ΣΑΠ πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται κατά τη διάρκεια της μεταφοράς φορτίου, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:
.1 τυπικό έλεγχο του φορτίου, των μονάδων μεταφοράς φορτίου και των χώρων φορτίου πριν από τις εργασίες χειρισμού φορτίου και κατά τη διάρκειά τους·
.2 ελέγχους για να διασφαλίζεται ότι το φορτίο που φορτώνεται είναι σύμφωνο με τα αναγραφόμενα στα σχετικά με το φορτίο έγγραφα·
.3 διασφάλιση, σε συνεργασία με τη Λιμενική Εγκατάσταση, ότι τα οχήματα που πρόκειται να φορτωθούν σε φορτηγά οχηματαγωγά πλοία, επιβατηγά οχηματαγωγά ro-ro και άλλα πλοία υπόκεινται σε έρευνα πριν από τη φόρτωση, σύμφωνα με τη συχνότητα που απαιτείται στο ΣΑΠ· και
.4 έλεγχο των σφραγίδων ή άλλων μεθόδων που χρησιμοποιούνται για την αποτροπή παραβιάσεων του φορτίου.

9.28 Ο έλεγχος του φορτίου μπορεί να πραγματοποιείται με τους κατωτέρω τρόπους:
.1 οπτική και υλική εξέταση· και
.2 χρήση εξοπλισμού σάρωσης/ανίχνευσης, μηχανολογικών διατάξεων ή σκύλων.

9.29 Όταν η κίνηση του φορτίου είναι τακτική ή επαναλαμβανόμενη, ο ΥΑΕ ή ο ΑΑΠ δύναται, σε συνεννόηση με τη Λιμενική Εγκατάσταση, να συμφωνεί ρυθμίσεις με τους φορτωτές ή όποια άλλα άτομα είναι υπεύθυνα για το φορτίο αυτό, οι οποίες να καλύπτουν τον έλεγχο εκτός του πλοίου, τη σφράγιση, τον προγραμματισμό, τα συνοδευτικά έγγραφα κλπ. Οι ρυθμίσεις αυτές θα κοινοποιούνται στον ενδιαφερόμενο ΥΑΛΕ και θα συμφωνούνται μαζί του.

Επίπεδο ασφάλειας 2

9.30 Για το επίπεδο ασφάλειας 2, στο ΣΑΠ πρέπει να ορίζονται τα πρόσθετα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται κατά τη διάρκεια της μεταφοράς φορτίου, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:

.1 λεπτομερή έλεγχο του φορτίου, των μονάδων μεταφοράς φορτίου και των χώρων φορτίου·

.2 ενισχυμένους ελέγχους για να διασφαλίζεται ότι φορτώνεται μόνο το επιθυμητό φορτίο·

.3 εντατικές έρευνες των οχημάτων που θα φορτωθούν σε φορτηγά οχηματαγωγά πλοία, επιβατηγά οχηματαγωγά ro-ro και επιβατηγά πλοία· και

.4 αυξημένη συχνότητα και λεπτομέρεια ελέγχου σφραγίδων ή άλλων μεθόδων που χρησιμοποιούνται για την αποτροπή παραβιάσεων του φορτίου.

9.31 Λεπτομερής έλεγχος του φορτίου μπορεί να επιτυγχάνεται με τους κατωτέρω τρόπους:

.1 συχνότερη και λεπτομερέστερη οπτική και υλική εξέταση·

.2 συχνότερη χρήση εξοπλισμού σάρωσης/ανίχνευσης, μηχανολογικών διατάξεων ή σκύλων· και

.3 συντονισμό ενισχυμένων μέτρων ασφάλειας με τον φορτωτή ή άλλο υπεύθυνο μέρος, σύμφωνα με συναφθείσα συμφωνία και διαδικασίες.

Επίπεδο ασφάλειας 3

9.32 Στο επίπεδο ασφάλειας 3, το πλοίο πρέπει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που εκδίδουν τα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή την απειλή τέτοιου συμβάντος. Στο ΣΑΠ πρέπει να περιγράφονται λεπτομερώς τα μέτρα ασφάλειας τα οποία μπορεί να λάβει το πλοίο, σε στενή συνεργασία με τα μέρη που αντιμετωπίζουν το πρόβλημα και τη Λιμενική Εγκατάσταση, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:

.1 αναστολή της φόρτωσης ή εκφόρτωσης φορτίου· και

.2 επιθεώρηση του καταλόγου απογραφής των επικίνδυνων ειδών και των επικίνδυνων ουσιών που μεταφέρονται επί του πλοίου, εάν υπάρχουν, και της θέσης τους.

Παραλαβή εφοδίων πλοίου

9.33 Τα μέτρα ασφάλειας όσον αφορά την παραλαβή των εφοδίων του πλοίου πρέπει:

.1 να διασφαλίζουν τον έλεγχο των εφοδίων του πλοίου και την ακεραιότητα της συσκευασίας·

.2 να προλαμβάνουν την περίπτωση αποδοχής των εφοδίων του πλοίου χωρίς επιθεώρηση·

.3 να προλαμβάνουν τις παραβιάσεις· και

.4 να προλαμβάνουν την αποδοχή εφοδίων πλοίου, εκτός εάν έχουν παραγγελθεί.

9.34 Όσον αφορά τα πλοία που χρησιμοποιούν συχνά τη Λιμενική Εγκατάσταση, μπορεί να είναι σκόπιμη η θέσπιση διαδικασιών, στις οποίες να συμμετέχουν το πλοίο, οι προμηθευτές του και η Λιμενική Εγκατάσταση και οι οποίες να καλύπτουν τα ζητήματα της κοινοποίησης και του χρονικού προγραμματισμού των παραδόσεων, καθώς και των σχετικών εγγράφων. Πρέπει να υπάρχει πάντοτε τρόπος να επιβεβαιώνεται ότι τα προς παράδοση εφόδια συνοδεύονται από στοιχεία τα οποία αποδεικνύουν ότι παραγγέλθηκαν από το πλοίο.

Επίπεδο ασφάλειας 1

9.35 Για το επίπεδο ασφάλειας 1, στο ΣΑΠ πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται κατά τη διάρκεια της παραλαβής των εφοδίων του πλοίου, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:

.1 έλεγχο για να διασφαλίζεται ότι τα εφόδια αντιστοιχούν στην παραγγελία, πριν τη φόρτωσή τους στο πλοίο· και

.2 διασφάλιση άμεσης ασφαλούς στοιβασίας των εφοδίων του πλοίου.

Επίπεδο ασφάλειας 2

9.36 Για το επίπεδο ασφάλειας 2, στο ΣΑΠ πρέπει να ορίζονται τα πρόσθετα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται κατά τη διάρκεια της παραλαβής των εφοδίων του πλοίου, με τη διενέργεια ελέγχων πριν από την παραλαβή εφοδίων επί του πλοίου και εντατικότερες επιθεωρήσεις.

Επίπεδο ασφάλειας 3

9.37 Στο επίπεδο ασφάλειας 3, το πλοίο πρέπει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που εκδίδουν τα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή την απειλή τέτοιου συμβάντος. Στο ΣΑΠ πρέπει να περιγράφονται λεπτομερώς τα μέτρα ασφάλειας τα οποία μπορεί να λάβει το πλοίο, σε στενή συνεργασία με τα μέρη που αντιμετωπίζουν το πρόβλημα και τη Λιμενική Εγκατάσταση, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:

.1 υποβολή των εφοδίων του πλοίο σε εκτενέστερο έλεγχο·

.2 προετοιμασία για περιορισμό ή αναστολή της μεταφοράς των εφοδίων του πλοίου· και

.3 άρνηση αποδοχής εφοδίων πλοίου επί του πλοίου.

Μεταφορά ασυνόδευτων αποσκευών

9.38 Στο ΣΑΠ πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφαλείας τα οποία θα εφαρμόζονται ούτως ώστε να διασφαλίζεται ότι προσδιορίζονται οι ασυνόδευτες αποσκευές (δηλαδή οποιαδήποτε αποσκευή, συμπεριλαμβανομένων προσωπικών ειδών, η οποία δεν βρίσκεται μαζί με κάποιον επιβάτη ή μέλος του προσωπικού του πλοίου στο σημείο επιθεώρησης ή έρευνας) και ότι υποβάλλονται σε κατάλληλη εξέταση και έρευνα, πριν γίνουν αποδεκτές επί του πλοίου. Οι αποσκευές αυτές δεν θα υποβάλλονται σε εξέταση τόσο από το πλοίο όσο και από τη Λιμενική Εγκατάσταση και, στις περιπτώσεις όπου αμφότερα τα μέρη διαθέτουν κατάλληλο εξοπλισμό, την ευθύνη της εξέτασης πρέπει να φέρει η Λιμενική Εγκατάσταση. Η στενή συνεργασία με τη Λιμενική Εγκατάσταση είναι θεμελιώδους σημασίας και πρέπει να γίνονται ενέργειες ούτως ώστε να διασφαλίζεται ότι η μεταφορά των ασυνόδευτων αποσκευών πραγματοποιείται με ασφάλεια μετά την εξέταση.

Επίπεδο ασφάλειας 1

9.39 Για το επίπεδο ασφάλειας 1, στο ΣΑΠ πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται κατά τη μεταφορά ασυνόδευτων αποσκευών ούτως ώστε να διασφαλίζεται η εξέταση ή η έρευνα των ασυνόδευτων αποσκευών σε ποσοστό έως και 100 %, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν χρήση ακτινοσκόπησης.

Επίπεδο ασφάλειας 2

9.40 Για το επίπεδο ασφάλειας 2, στο ΣΑΠ πρέπει να ορίζονται τα πρόσθετα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται κατά τη μεταφορά ασυνόδευτων αποσκευών, τα οποία πρέπει να περιλαμβάνουν 100% χρήση ακτινοσκόπησης για όλες τις ασυνόδευτες αποσκευές.

Επίπεδο ασφάλειας 3

9.41 Στο επίπεδο ασφάλειας 3, το πλοίο πρέπει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που εκδίδουν τα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή την απειλή τέτοιου συμβάντος. Στο ΣΑΠ πρέπει να περιγράφονται λεπτομερώς τα μέτρα ασφάλειας τα οποία μπορεί να λάβει το πλοίο, σε στενή συνεργασία με τα μέρη που αντιμετωπίζουν το πρόβλημα και τη Λιμενική Εγκατάσταση, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:

.1 υποβολή των αποσκευών αυτών σε εκτενέστερη εξέταση, παραδείγματος χάρη ακτινοσκόπησή τους από δύο διαφορετικές γωνίες τουλάχιστον·

.2 προετοιμασία για περιορισμό ή αναστολή της μεταφοράς ασυνόδευτων αποσκευών· και

.3 άρνηση αποδοχής ασυνόδευτων αποσκευών επί του πλοίου.

Παρακολούθηση της ασφάλειας του πλοίου

9.42 Στο πλοίο πρέπει να υπάρχει η δυνατότητα παρακολούθησης ολόκληρου του πλοίου, των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης και των χώρων γύρω από το πλοίο. Σε αυτές τις δυνατότητες παρακολούθησης μπορεί να περιλαμβάνεται η χρήση:

.1 φωτισμού·

.2 υπηρεσιών φυλακής, φρουρών ασφάλειας και φυλακών καταστρώματος, περιλαμβανομένων περιπολιών· και

.3 αυτόματων συσκευών ανίχνευσης εισβολής και εξοπλισμού επιτήρησης.

9.43 Όταν χρησιμοποιούνται, οι αυτόματες συσκευές ανίχνευσης εισβολής πρέπει να ενεργοποιούν ηχητικό ή/και οπτικό συναγερμό σε σημείο που φυλάσσεται ή παρακολουθείται συνεχώς.

9.44 Στο ΣΑΠ πρέπει να ορίζονται οι διαδικασίες και ο εξοπλισμός που απαιτούνται σε κάθε επίπεδο ασφάλειας και οι τρόποι με τους οποίους διασφαλίζεται ότι ο εξοπλισμός παρακολούθησης βρίσκεται σε συνεχή λειτουργία, περιλαμβανομένης της εξέτασης των πιθανών επιπτώσεων των καιρικών συνθηκών ή των διακοπών της παροχής ρεύματος.

Επίπεδο ασφάλειας 1

9.45 Για το επίπεδο ασφάλειας 1, στο ΣΑΠ πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται, τα οποία μπορεί να είναι συνδυασμός φωτισμού, υπηρεσιών φυλακής, φρουρών ασφαλείας ή χρήση εξοπλισμού ασφάλειας και επιτήρησης ούτως ώστε να μπορεί το προσωπικό του πλοίου να παρατηρεί την κατάσταση του πλοίου γενικά και, ιδιαίτερα, τα χωρίσματα και τις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης.

9.46 Το κατάστρωμα και τα σημεία πρόσβασης στο πλοίο πρέπει να φωτίζονται κατά τη διάρκεια της νύχτας και περιόδων χαμηλής ορατότητας όταν διεξάγονται δραστηριότητες διασύνδεσης πλοίου/λιμένα ή, όταν χρειάζεται, ενόσω το πλοίο βρίσκεται σε Λιμενική Εγκατάσταση ή αγκυροβολημένο. Όταν ταξιδεύουν, τα πλοία πρέπει να χρησιμοποιούν, όταν χρειάζεται, το μέγιστο δυνατό φωτισμό ο οποίος συνάδει με την ασφαλή ναυσιπλοΐα, σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης για την πρόληψη των συγκρούσεων στη θάλασσα που ισχύουν. Κατά τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τον ενδεδειγμένο βαθμό και τη θέση του φωτισμού πρέπει να εξετάζονται τα κατωτέρω:

.1 το προσωπικό του πλοίου πρέπει να μπορεί να εντοπίζει δραστηριότητες εκτός πλοίου, τόσο από την πλευρά της ακτής όσο και από την πλευρά της θάλασσας·

.2 ο φωτισμός πρέπει να καλύπτει τις ζώνες τόσο πάνω στο πλοίο όσο και γύρω από αυτό·

.3 η κάλυψη του φωτισμού πρέπει να διευκολύνει την αναγνώριση του προσωπικού στα σημεία πρόσβασης· και

.4 η κάλυψη του φωτισμού μπορεί να παρέχεται σε συντονισμό με τη Λιμενική Εγκατάσταση.

Επίπεδο ασφάλειας 2

9.47 Για το επίπεδο ασφάλειας 2, στο ΣΑΠ πρέπει να ορίζονται τα πρόσθετα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται για αύξηση των δυνατοτήτων παρακολούθησης και επιτήρησης, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:

.1 συχνότερες και λεπτομερέστερες περιπολίες ασφάλειας·

.2 αύξηση της κάλυψης και της έντασης του φωτισμού ή τη χρήση εξοπλισμού ασφάλειας και επιτήρησης·

.3 ορισμό πρόσθετου προσωπικού ως παρατηρητές ασφάλειας· και

.4 διασφάλιση του συντονισμού με περιπολίες σκαφών από την πλευρά της θάλασσας και περιπολίες πεζών ή οχημάτων από την πλευρά της ακτής, όταν υπάρχουν.

9.48 Μπορεί να απαιτηθεί πρόσθετος φωτισμός για την προστασία από αυξημένο κίνδυνο επέλευσης συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια. Στις περιπτώσεις που απαιτείται, οι απαιτήσεις περί πρόσθετου φωτισμού μπορεί να επιτυγχάνονται μέσω του συντονισμού με τη Λιμενική Εγκατάσταση για την παροχή πρόσθετου φωτισμού από την πλευρά της ακτής.

Επίπεδο ασφάλειας 3

9.49 Στο επίπεδο ασφάλειας 3, το πλοίο πρέπει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που εκδίδουν τα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή την απειλή τέτοιου συμβάντος. Στο ΣΑΠ πρέπει να περιγράφονται λεπτομερώς τα μέτρα ασφάλειας τα οποία μπορεί να λάβει το πλοίο, σε στενή συνεργασία με τα μέρη που αντιμετωπίζουν το πρόβλημα και τη Λιμενική Εγκατάσταση, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:

.1 άναμμα όλων των φώτων στο πλοίο ή φωτισμό κοντά σε αυτό·

.2 θέση σε λειτουργία όλου του εξοπλισμού επιτήρησης επί του πλοίου ο οποίος μπορεί να καταγράφει δραστηριότητες πάνω ή κοντά στο πλοίο·

.3 μεγιστοποίηση του χρόνου καταγραφής του εξοπλισμού παρακολούθησης·

.4 προετοιμασία υποβρύχιας επιθεώρησης του σκάφους του πλοίου· και

.5 έναρξη εφαρμογής μέτρων, συμπεριλαμβανομένης της αργής περιστροφής των ελίκων του πλοίου, εάν είναι εφικτό στην πράξη, για την αποτροπή υποβρύχιας προσέγγισης στο σκάφος του πλοίου.

Διαφορετικά επίπεδα ασφάλειας

9.50 Στο ΣΑΠ πρέπει να ορίζονται λεπτομέρειες σχετικά με τις διαδικασίες και τα μέτρα ασφάλειας που μπορεί να υιοθετήσει το πλοίο, εάν βρίσκεται υπό υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας συγκριτικά με μια Λιμενική Εγκατάσταση.

Δραστηριότητες που δεν καλύπτονται από τον κώδικα

9.51 Στο ΣΑΠ πρέπει να ορίζονται λεπτομέρειες σχετικά με τις διαδικασίες και τα μέτρα ασφάλειας που πρέπει να εφαρμόζει το πλοίο όταν:

.1 βρίσκεται σε λιμένα κράτους το οποίο δεν είναι συμβαλλόμενο κράτος·

.2 διασυνδέεται με πλοίο στο οποίο δεν εφαρμόζεται ο παρών κώδικας[7]·

.3 διασυνδέεται με σταθερές ή πλωτές πλατφόρμες ή με κινητή μονάδα γεώτρησης ανοιχτής θαλάσσης, αγκυροβολημένη ή σταθεροποιημένη με πρόσδεση· ή

.4 διασυνδέεται με λιμένα ή Λιμενική Εγκατάσταση η οποία δεν απαιτείται να συμμορφώνεται με το κεφάλαιο XI-2 και το μέρος Α του παρόντος κώδικα.

Δηλώσεις ασφάλειας

9.52 Στο ΣΑΠ πρέπει να περιγράφεται λεπτομερώς ο τρόπος αντιμετώπισης αιτημάτων λιμενικών εγκαταστάσεων για Δήλωση Ασφάλειας και οι περιπτώσεις στις οποίες πρέπει να ζητείται Δήλωση Ασφάλειας από το ίδιο το πλοίο.

Έλεγχος και επανεξέταση

9.53 Στο ΣΑΠ πρέπει να ορίζεται ο τρόπος με τον οποίο ο ΥΑΕ και ο ΑΑΠ θα ελέγχουν τη διαρκή αποτελεσματικότητα του ΣΑΠ και η διαδικασία η οποία θα ακολουθείται για την επανεξέταση, ενημέρωση ή τροποποίηση του ΣΑΠ.

10 ΑΡΧΕΙΑ

Γενικά

10.1 Στα πλοία θα πρέπει να υπάρχουν αρχεία διαθέσιμα στους αρμόδιους υπαλλήλους των συμβαλλομένων κρατών, για τη διαπίστωση της εφαρμογή των διατάξεων των σχεδίων ασφάλειας πλοίων.

10.2 Τα αρχεία μπορούν να τηρούνται σε οποιαδήποτε μορφή, αλλά πρέπει να προστατεύονται από μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή κοινοποίηση.

11 ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

Σχετικές κατευθύνσεις παρέχονται στα σημεία 8, 9 και 13.

12 ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ

Σχετικές κατευθύνσεις παρέχονται στα σημεία 8, 9 και 13.

13 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ, ΓΥΜΝΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΣΚΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Εκπαίδευση

13.1 Ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Εταιρείας (ΥΑΕ), το αρμόδιο προσωπικό της εταιρείας στην ξηρά και ο Αξιωματικός Ασφάλειας Πλοίου (ΑΑΠ) πρέπει να έχουν γνώσεις και να έχουν λάβει εκπαίδευση σχετικά με κάποια από τα κατωτέρω σημεία ή όλα τα κατωτέρω σημεία, κατά περίπτωση:

.1 την ασφαλή διαχείριση·

.2 τις σχετικές διεθνείς συμβάσεις, κώδικες και συστάσεις·

.3 τη σχετική εθνική νομοθεσία και κανονισμούς·

.4 τις ευθύνες και τους τομείς δραστηριότητας άλλων οργανισμών ασφάλειας·

.5 τη μεθοδολογία διενέργειας αξιολόγησης ασφάλειας πλοίου·

.6 τις μεθόδους επιθεώρησης και ελέγχου της ασφάλειας του πλοίου ·

.7 τις εργασίες και τις συνθήκες στα πλοία και στους λιμένες·

.8 τα μέτρα ασφάλειας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων·

.9 την ετοιμότητα σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και τα σχέδια αντιμετώπισης απρόοπτων καταστάσεων·

.10 τις τεχνικές καθοδήγησης όσον αφορά την εκπαίδευση και την κατάρτιση σε θέματα ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων διαδικασιών και μέτρων ασφάλειας·

.11 το χειρισμό κρίσιμων για την ασφάλεια πληροφοριών και της σχετικής με την ασφάλεια επικοινωνίας·

.12 γνώση των υφιστάμενων απειλών για την ασφάλεια και των μοντέλων που ακολουθούνται·

.13 την αναγνώριση και τον εντοπισμό όπλων, επικίνδυνων ουσιών και μηχανισμών·

.14 την αναγνώριση, χωρίς διακρίσεις, των χαρακτηριστικών και μοντέλων συμπεριφοράς προσώπων τα οποία μπορεί να απειλήσουν την ασφάλεια·

.15 τις τεχνικές οι οποίες χρησιμοποιούνται για την παράκαμψη των μέτρων ασφάλειας·

.16 τον εξοπλισμό και τα συστήματα ασφάλειας, καθώς και τους περιορισμούς όσον αφορά τη λειτουργία τους·

.17 τις μεθόδους εξέτασης, επιθεώρησης, ελέγχου και παρακολούθησης·

.18 τις μεθόδους σωματικής έρευνας προσώπων ή έρευνας πραγμάτων και διακριτικής εξέτασης·

.19 γυμνάσια και ασκήσεις σχετικά με την ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένων γυμνασίων και ασκήσεων σε συνεργασία με τις λιμενικές εγκαταστάσεις· και

.20 την αξιολόγηση των γυμνασίων και ασκήσεων σχετικά με την ασφάλεια.

13.2 Επιπροσθέτως, ο ΑΑΠ πρέπει να έχει επαρκείς γνώσεις και να έχει λάβει εκπαίδευση σχετικά με κάποια από τα κατωτέρω σημεία ή όλα τα κατωτέρω σημεία, κατά περίπτωση:

.1 το γενικό σχέδιο διαρρύθμισης του πλοίου·

.2 το Σχέδιο Ασφάλειας πλοίου και σχετικές διαδικασίες (συμπεριλαμβανομένων τρόπων ανταπόκρισης βάσει σεναρίων)·

.3 τις τεχνικές διαχείρισης και ελέγχου πλήθους·

.4 τις λειτουργίες του εξοπλισμού και των συστημάτων ασφάλειας· και

.5 την υποβολή σε δοκιμές, τη βαθμονόμηση και τη συντήρηση του εξοπλισμού και των συστημάτων ασφάλειας κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

13.3 Τα μέλη του προσωπικού του πλοίου που είναι επιφορτισμένα με συγκεκριμένα σχετικά με την ασφάλεια καθήκοντα πρέπει να έχουν επαρκείς γνώσεις και ικανότητα εκτέλεσης των καθηκόντων που τους έχουν ανατεθεί, περιλαμβανομένων, κατά περίπτωση:

.1 γνώσης των υφιστάμενων απειλών για την ασφάλεια και των μοντέλων που ακολουθούνται·

---

[7] *Γίνεται μνεία των διατάξεων των εργασιών "Further Work by the International Maritime Organization pertaining to Enhancement of Maritime Security" (Περαιτέρω εργασία του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού όσον αφορά την αύξηση της ναυτικής ασφάλειας) και "Establishment of appropriate measures to enhance the security of ships, port facilities, mobile offshore drilling units on location and fixed and floating platforms not covered by chapter XI-2 of 1974 SOLAS Convention" (Θέσπιση ενδεδειγμένων μέτρων για την αύξηση της ασφάλειας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων, κινητών μονάδων γεώτρησης ανοιχτής θαλάσσης που βρίσκονται αγκυροβολημένες ή σταθεροποιημένες με πρόσδεση και σταθερών και πλωτών εξέδρων, που δεν καλύπτονται από το κεφάλαιο XI-2 της Σύμβασης SOLAS του 1974), οι οποίες υιοθετήθηκαν από τη Διάσκεψη για τη ναυτική ασφάλεια με τις αποφάσεις 3 και 7 αντίστοιχα.*

.2 της αναγνώρισης και του εντοπισμού όπλων, επικίνδυνων ουσιών και μηχανισμών·
.3 της αναγνώρισης των χαρακτηριστικών και μοντέλων συμπεριφοράς προσώπων τα οποία μπορεί να απειλήσουν την ασφάλεια·
.4 των τεχνικών οι οποίες χρησιμοποιούνται για την παράκαμψη των μέτρων ασφάλειας·
.5 των τεχνικών διαχείρισης και ελέγχου πλήθους·
.6 των σχετιζόμενων με την ασφάλεια επικοινωνιών·
.7 γνώσης των διαδικασιών έκτακτης ανάγκης και των σχεδίων αντιμετώπισης απροόπτων καταστάσεων·
.8 των λειτουργιών εξοπλισμού και συστημάτων ασφάλειας·
.9 της υποβολής σε δοκιμές, της βαθμονόμησης και της συντήρησης του εξοπλισμού και των συστημάτων ασφάλειας κατά τη διάρκεια του ταξιδιού·
.10 τεχνικών επιθεώρησης, ελέγχου και παρακολούθησης· και
.11 μεθόδων σωματικής έρευνας προσώπων, προσωπικών ειδών, αποσκευών, φορτίου και εφοδίων πλοίου.

13.4 Τα λοιπά μέλη του προσωπικού του πλοίου πρέπει να έχουν επαρκείς γνώσεις όσον αφορά τις σχετικές διατάξεις του ΣΑΠ και να είναι εξοικειωμένα με αυτές, συμπεριλαμβανομένων:
.1 της σημασίας και των επακόλουθων απαιτήσεων των διαφόρων επιπέδων ασφάλειας·
.2 της γνώσης των διαδικασιών έκτακτης ανάγκης και των σχεδίων αντιμετώπισης απροόπτων καταστάσεων·
.3 της αναγνώρισης και του εντοπισμού όπλων, επικίνδυνων ουσιών και διατάξεων·
.4 της αναγνώρισης, χωρίς διακρίσεις, των χαρακτηριστικών και μοντέλων συμπεριφοράς προσώπων τα οποία μπορεί να απειλήσουν την ασφάλεια· και
.5 των τεχνικών οι οποίες χρησιμοποιούνται για την παράκαμψη των μέτρων ασφάλειας.

Γυμνάσια και ασκήσεις

13.5 Στόχος των γυμνασίων και των ασκήσεων είναι η διασφάλιση της κατάρτισης των μελών του προσωπικού του πλοίου όσον αφορά όλα τα σχετικά με την ασφάλεια καθήκοντα που τους ανατίθενται σε όλα τα επίπεδα ασφαλείας και ο προσδιορισμών ενδεχόμενων αδυναμιών όσον αφορά ζητήματα ασφάλειας που πρέπει να αντιμετωπίζονται.

13.6 Για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής εφαρμογής των διατάξεων του σχεδίου ασφάλειας πλοίου, γυμνάσια θα λαμβάνουν χώρα τουλάχιστον μία φορά κάθε τρεις μήνες. Επίσης, σε περίπτωση αντικατάστασης των μελών του προσωπικού του πλοίου σε ποσοστό άνω του 25%, ανά πάσα στιγμή, και εάν υπάρχουν μέλη του προσωπικού τα οποία δεν έλαβαν μέρος σε κανένα γυμνάσιο στο συγκεκριμένο πλοίο κατά τους προηγούμενους 3 μήνες, λαμβάνει χώρα γυμνάσιο μέσα σε μία εβδομάδα από την αντικατάσταση. Στα γυμνάσια αυτά δοκιμάζονται μεμονωμένα στοιχεία του σχεδίου, όπως οι απειλές για την ασφάλεια που αναφέρονται στην παράγραφο 8.9.

13.7 Διάφοροι τύποι ασκήσεων στις οποίες μπορεί να συμμετέχουν οι υπεύθυνοι ασφάλειας της εταιρείας, οι υπεύθυνοι ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων, οι αρμόδιες αρχές των συμβαλλομένων κρατών, καθώς και οι αξιωματικοί ασφάλειας του πλοίου, εάν υπάρχουν, πρέπει να λαμβάνουν χώρα τουλάχιστον μία φορά ανά ημερολογιακό έτος, με τα διαστήματα που μεσολαβούν μεταξύ των ασκήσεων να μην υπερβαίνουν τους 18 μήνες. Στις ασκήσεις αυτές θα δοκιμάζονται οι επικοινωνίες, ο συντονισμός, η διαθεσιμότητα πόρων και η ανταπόκριση. Οι ασκήσεις αυτές μπορεί να είναι:
.1 πλήρους κλίμακας ή ζωντανές·
.2 επιτραπέζια προσομοίωση ή σεμινάρια· ή
.3 σε συνδυασμό με άλλες ασκήσεις που λαμβάνουν χώρα, όπως οι ασκήσεις έρευνας και διάσωσης και οι ασκήσεις αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης.

13.8 Η Αρχή πρέπει να αναγνωρίζει τη συμμετοχή της εταιρείας σε άσκηση με άλλο συμβαλλόμενο κράτος.

14 ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΑ

Σχετικές κατευθύνσεις παρέχονται στα σημεία 15, 16 και 18.

15 Αξιολόγηση ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης

Γενικά

15.1 Η αξιολόγηση ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης μπορεί να διενεργείται από αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας (ΑΟΑ). Ωστόσο, μόνο το αρμόδιο συμβαλλόμενο κράτος δύναται να εγκρίνει μια περατωθείσα αξιολόγηση ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης.

15.2 Εάν ένα συμβαλλόμενο κράτος χρησιμοποιεί έναν ΑΟΑ για την εξέταση ή την έγκριση της αξιολόγησης ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης, ο ΑΟΑ δεν πρέπει να σχετίζεται με κανέναν άλλον ΑΟΑ που προετοίμασε τη συγκεκριμένη αξιολόγηση ή βοήθησε στην προετοιμασία της.

15.3 Μια αξιολόγηση ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης πρέπει να επικεντρώνεται στα ακόλουθα στοιχεία εντός μιας Λιμενικής Εγκατάστασης:
.1 υλική ασφάλεια·
.2 κατασκευαστική ακεραιότητα·
.3 συστήματα ατομικής προστασίας·
.4 διαδικαστικές πολιτικές·
.5 συστήματα ραδιοεπικοινωνιών και τηλεπικοινωνιών, συμπεριλαμβανομένων υπολογιστικών συστημάτων και δικτύων·
.6 σχετική υποδομή μεταφοράς·
.7 βοηθητικές παροχές· και
.8 άλλους χώρους οι οποίοι, εάν υποστούν βλάβη ή χρησιμοποιηθούν για αθέμιτη παρακολούθηση, θέτουν σε κίνδυνο πρόσωπα, περιουσιακά στοιχεία ή λειτουργίες εντός της Λιμενικής Εγκατάστασης.

15.4 Τα μέρη που συμμετέχουν σε αξιολόγηση ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης πρέπει να μπορούν να αξιοποιούν τη συνδρομή εμπειρογνωμόνων όσον αφορά τα εξής:
.1 τη γνώση των υφιστάμενων απειλών για την ασφάλεια και των μοντέλων που ακολουθούνται·
.2 την αναγνώριση και τον εντοπισμό όπλων, επικίνδυνων ουσιών και μηχανισμών·
.3 την αναγνώριση, χωρίς διακρίσεις, των χαρακτηριστικών και μοντέλων συμπεριφοράς προσώπων τα οποία μπορεί να απειλήσουν την ασφάλεια·
.4 τις τεχνικές οι οποίες χρησιμοποιούνται για την παράκαμψη των μέτρων ασφάλειας·
.5 τις μεθόδους οι οποίες χρησιμοποιούνται για την πρόκληση συμβάντος που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια·
.6 τις επιπτώσεις των εκρηκτικών στα κατασκευαστικά στοιχεία και στις υπηρεσίες της Λιμενικής Εγκατάστασης·

.7 την ασφάλεια λιμενικών εγκαταστάσεων·
.8 τις επιχειρηματικές πρακτικές του λιμένα·
.9 τον σχεδιασμό αντιμετώπισης απρόοπτων καταστάσεων, την ετοιμότητα και την ανταπόκριση σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης·
.10 μέτρα υλικής ασφάλειας, π.χ. περίφραξη·
.11 τα συστήματα ραδιοεπικοινωνιών και τηλεπικοινωνιών, συμπεριλαμβανομένων υπολογιστικών συστημάτων και δικτύων·
.12 τις μεταφορές και τα έργα πολιτικού μηχανικού· και
.13 τις λειτουργίες πλοίου και λιμένα.

Προσδιορισμός και εκτίμηση παγίων στοιχείων και υποδομών, η προστασία των οποίων είναι σημαντική

15.5 Ο προσδιορισμός και η εκτίμηση των σημαντικών παγίων και υποδομών αποτελεί μια διαδικασία, μέσω της οποίας μπορεί να υπολογιστεί η σχετική σημασία κατασκευών και εγκαταστάσεων για τη λειτουργία της Λιμενικής Εγκατάστασης. Αυτή η διαδικασία προσδιορισμού και εκτίμησης είναι σημαντική, διότι παρέχει μια βάση επικέντρωσης των στρατηγικών μετριασμού σε εκείνα τα πάγια και κατασκευαστικά στοιχεία τα οποία πρέπει να προστατεύονται κατά προτεραιότητα από συμβάντα που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια. Η διαδικασία αυτή πρέπει να λαμβάνει υπόψη πιθανές απώλειες ζωής, την οικονομική σημασία του λιμένα, τη συμβολική αξία και την παρουσία κρατικών εγκαταστάσεων.

15.6 Ο προσδιορισμός και η εκτίμηση περιουσιακών στοιχείων και υποδομών πρέπει να χρησιμοποιείται για να κατατάσσεται κατά σειρά προτεραιότητας η σχετική σημασία προστασίας κάθε στοιχείου. Πρωταρχικό μέλημα πρέπει να είναι η αποτροπή θανάτων ή τραυματισμών. Επίσης, είναι σημαντικό να εξετάζεται εάν η Λιμενική Εγκατάσταση, η κατασκευή ή η επιμέρους εγκατάσταση μπορεί να συνεχίσει να λειτουργεί χωρίς το στοιχείο, καθώς και ο βαθμός στον οποίο είναι δυνατή η ταχεία αποκατάσταση της κανονικής λειτουργίας.

15.7 Στα πάγια στοιχεία και τις υποδομές η προστασία των οποίων πρέπει να θεωρείται σημαντική μπορεί να περιλαμβάνονται:
.1 χώροι πρόσβασης, εισόδου, προσέγγισης και αγκυροβολίας, ελιγμών και προσόρμισης·
.2 εγκαταστάσεις υποδοχής φορτίων, τερματικοί σταθμοί, χώροι αποθήκευσης και ο εξοπλισμός μεταφοράς φορτίου·
.3 συστήματα, όπως συστήματα διανομής ηλεκτρικού ρεύματος, συστήματα ραδιοεπικοινωνιών και τηλεπικοινωνιών, καθώς και υπολογιστικά συστήματα και δίκτυα·
.4 συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας πλοίων στο λιμένα και βοηθήματα ναυσιπλοΐας·
.5 μονάδες ισχύος, σωληνώσεις μεταφοράς φορτίου και παροχές νερού·
.6 γέφυρες, σιδηρόδρομοι, δρόμοι·
.7 πλοία εξυπηρέτησης λιμένα, περιλαμβανομένων πλοηγίδων, ρυμουλκών, φορτηγίδων κλπ.·
.8 εξοπλισμός και συστήματα ασφάλειας και επιτήρησης· και
.9 τα ύδατα που συνορεύουν με τη Λιμενική Εγκατάσταση.

15.8 Ο σαφής προσδιορισμός περιουσιακών στοιχείων και υποδομών είναι θεμελιώδους σημασίας για την εκτίμηση των απαιτήσεων ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης, την κατάταξη των προστατευτικών μέτρων κατά σειρά προτεραιότητας και τη λήψη αποφάσεων σχετικά με την κατανομή πόρων για την καλύτερη προστασία της Λιμενικής Εγκατάστασης. Η διαδικασία μπορεί να περιλαμβάνει διαβούλευση με τις αρμόδιες αρχές όσον αφορά τις γειτνιάζουσες με τη Λιμενική Εγκατάσταση κατασκευές οι οποίες μπορούν να προκαλέσουν ζημιά εντός της εγκατάστασης ή να χρησιμοποιηθούν για την πρόκληση ζημιάς στην εγκατάσταση ή αθέμιτη παρακολούθηση της εγκατάστασης ή για την απόσπαση της προσοχής.

Προσδιορισμός των πιθανών απειλών για πάγια στοιχεία και υποδομές και της πιθανότητας να λάβουν χώρα, για τον ορισμό και την κατάταξη κατά σειρά προτεραιότητας μέτρων ασφάλειας

15.9 Πρέπει να προσδιορίζονται οι ενέργειες οι οποίες θα μπορούσαν ενδεχομένως να αποτελέσουν απειλή για την ασφάλεια περιουσιακών στοιχείων και υποδομών, καθώς και οι μέθοδοι υλοποίησης των ενεργειών αυτών, για την εκτίμηση της ευπάθειας δεδομένου περιουσιακού στοιχείου ή σημείου σε περίπτωση συμβάντος που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια και τη θέσπιση και κατάταξη κατά σειρά προτεραιότητας απαιτήσεων ασφάλειας, ώστε να καθίσταται δυνατός ο προγραμματισμός και η κατανομή πόρων. Ο προσδιορισμός και η εκτίμηση κάθε δυνητικής ενέργειας και της χρησιμοποιούμενης μεθόδου πρέπει να βασίζονται σε διάφορους παράγοντες, συμπεριλαμβανομένων αξιολογήσεων απειλών από κρατικές υπηρεσίες. Με τον προσδιορισμό και την αξιολόγηση των απειλών, δεν θα χρειάζεται οι διενεργούντες την αξιολόγηση να στηρίζονται στα χείριστα σενάρια όσον αφορά το σχεδιασμό και την κατανομή πόρων.

15.10 Η αξιολόγηση ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης πρέπει να περιλαμβάνει αξιολόγηση η οποία διεξάγεται στο πλαίσιο διαβουλεύσεων με τους αρμόδιους εθνικούς οργανισμούς ασφάλειας για τον καθορισμό:
.1 οποιασδήποτε ιδιαίτερης πτυχής της Λιμενικής Εγκατάστασης, συμπεριλαμβανομένης της κίνησης των πλοίων που χρησιμοποιούν την εγκατάσταση, η οποία την καθιστά πιθανό στόχο επίθεσης·
.2 των πιθανών συνεπειών όσον αφορά απώλειες ζωής, ζημιές σε περιουσιακά στοιχεία, οικονομικά πλήγματα, συμπεριλαμβανομένης της διάσπασης μεταφορικών συστημάτων, μιας επίθεσης στη Λιμενική Εγκατάσταση ή εναντίον της·
.3 της ικανότητας και της πρόθεσης εκείνων που ενδέχεται να εξαπολύσουν μια τέτοια επίθεση· και
.4 του πιθανού είδους, ή ειδών, επίθεσης,

παράγοντας μια συνολική αξιολόγηση του βαθμού επικινδυνότητας για τον οποίο πρέπει να σχεδιασθούν μέτρα.

15.11 Στην αξιολόγηση ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης πρέπει να εξετάζονται όλες οι πιθανές απειλές, στις οποίες μπορεί να περιλαμβάνονται και τα κατωτέρω είδη συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια:
.1 ζημιά ή καταστροφή του πλοίου ή της Λιμενικής Εγκατάστασης, π.χ. από εκρηκτικούς μηχανισμούς, εμπρησμό, δολιοφθορά ή βανδαλισμό·
.2 πειρατεία ή κατάληψη του πλοίου ή των ατόμων επί του πλοίου·
.3 παραβίαση φορτίου, βασικού εξοπλισμού ή βασικών συστημάτων του πλοίου ή εφοδίων του πλοίου·
.4 μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή χρήση, συμπεριλαμβανομένης της παρουσίας λαθρεπιβατών·

.5 λαθρεμπόριο όπλων ή εξοπλισμού, συμπεριλαμβανομένων όπλων μαζικής καταστροφής·
.6 χρήση του πλοίου για τη μεταφορά ατόμων που επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή/και του εξοπλισμού τους·
.7 χρήση του ίδιου του πλοίου ως όπλου ή ως μέσου πρόκλησης ζημιάς ή καταστροφής·
.8 αποκλεισμός των εισόδων, των ανυψωτικών δεξαμενών, των σημείων προσέγγισης του λιμένα κλπ.· και
.9 επίθεση με πυρηνικά, βιολογικά και χημικά όπλα.

15.12 Η διαδικασία πρέπει να περιλαμβάνει διαβούλευση με τις αρμόδιες αρχές όσον αφορά τις γειτνιάζουσες με τη Λιμενική Εγκατάσταση κατασκευές οι οποίες μπορούν να προκαλέσουν ζημιά εντός της εγκατάστασης ή να χρησιμοποιηθούν για την πρόκληση ζημιάς στην εγκατάσταση ή αθέμιτη παρακολούθηση της εγκατάστασης ή για την απόσπαση της προσοχής.

Προσδιορισμός, επιλογή και κατάταξη κατά σειρά προτεραιότητας αντισταθμιστικών μέτρων και διαδικαστικών αλλαγών, καθώς και του βαθμού αποτελεσματικότητάς τους όσον αφορά τη μείωση της ευπάθειας

15.13 Ο προσδιορισμός και η κατάταξη αντισταθμιστικών μέτρων κατά σειρά προτεραιότητας αποσκοπεί στη διασφάλιση της χρήσης των αποτελεσματικότερων δυνατών μέτρων ασφάλειας για τη μείωση της ευπάθειας μιας Λιμενικής Εγκατάστασης ή διασύνδεσης πλοίου/λιμένα στις πιθανές απειλές.

15.14 Τα μέτρα ασφάλειας πρέπει να επιλέγονται βάσει παραγόντων, όπως η δυνατότητα μείωσης της πιθανότητας να λάβει χώρα επίθεση, και να εκτιμούνται με τη χρήση πληροφοριών στις οποίες περιλαμβάνονται:
.1 επιθεωρήσεις, εξετάσεις και έλεγχοι ασφάλειας·
.2 διαβούλευση με ιδιοκτήτες και φορείς εκμετάλλευσης λιμενικών εγκαταστάσεων, καθώς και ιδιοκτήτες/φορείς εκμετάλλευσης γειτονικών κατασκευών, εάν χρειάζεται·
.3 ιστορικό πληροφοριών σχετικά με συμβάντα που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια· και
.4 εργασίες εντός της Λιμενικής Εγκατάστασης.

Προσδιορισμός των σημείων αδυναμίας

15.15 Ο προσδιορισμός σημείων αδυναμίας σε υλικές κατασκευές, συστήματα ατομικής προστασίας, διαδικασίες ή σε άλλους τομείς οι οποίοι μπορεί να οδηγήσουν σε συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τον προσδιορισμό τρόπων εξάλειψης ή μετριασμού αυτών των σημείων αδυναμίας. Παραδείγματος χάρη, μια ανάλυση θα μπορούσε να αποκαλύψει σημεία αδυναμίας στα συστήματα ασφάλειας μιας Λιμενικής Εγκατάστασης ή στην απροστάτευτη υποδομή της, όπως οι παροχές νερού, οι γέφυρες κλπ. που θα μπορούσαν να επιλυθούν μέσω υλικών μέτρων, π.χ. με μόνιμο κιγκλίδωμα, συναγερμούς, εξοπλισμό επιτήρησης κλπ.

15.16 Ο προσδιορισμός των σημείων αδυναμίας πρέπει να περιλαμβάνει εξέταση των κατωτέρω ζητημάτων:
.1 της πρόσβασης στη Λιμενική Εγκατάσταση και στα πλοία που είναι προσορμισμένα στην εγκατάσταση από ξηρά και θάλασσα·
.2 της κατασκευαστικής ακεραιότητας των προβλητών, των εγκαταστάσεων και των συναφών κατασκευών·
.3 των υφιστάμενων διαδικασιών και μέτρων ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων αναγνώρισης·
.4 των υφιστάμενων διαδικασιών και μέτρων ασφάλειας που σχετίζονται με λιμενικές υπηρεσίες και βοηθητικές παροχές·
.5 μέτρων για την προστασία του εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνιών και τηλεπικοινωνιών, των λιμενικών υπηρεσιών και των βοηθητικών παροχών, συμπεριλαμβανομένων υπολογιστικών συστημάτων και δικτύων·
.6 γειτονικών ζωνών που μπορούν να αξιοποιηθούν κατά τη διάρκεια επίθεσης ή για επίθεση·
.7 υφισταμένων συμφωνιών με ιδιωτικές εταιρείες ασφάλειας οι οποίες παρέχουν υπηρεσίες ασφάλειας για πλοία από τη θάλασσα/την ξηρά·
.8 οποιωνδήποτε αντικρουόμενων πολιτικών μεταξύ διαδικασιών και μέτρων προστασίας και ασφάλειας·
.9 οποιωνδήποτε αντικρουόμενων αναθέσεων όσον αφορά καθήκοντα σχετικά με τη Λιμενική Εγκατάσταση και την ασφάλεια·
.10 οποιουδήποτε εξαναγκασμού και προσωπικού περιορισμού·
.11 οποιωνδήποτε ελλείψεων προσδιορίζονται κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσης και των γυμνασίων· και
.12 οποιωνδήποτε ελλείψεων προσδιορίζονται κατά τη διάρκεια της καθημερινής λειτουργίας, ύστερα από συμβάντα ή προειδοποιήσεις, την αναφορά προβλημάτων ασφάλειας, την εφαρμογή μέτρων ελέγχου, ελέγχων κλπ.

16 Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης

Γενικά

16.1 Η προετοιμασία του σχεδίου ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης (ΣΑΛΜ) είναι ευθύνη του Υπευθύνου Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης (ΥΑΛΕ). Παρόλο που ο ΥΑΛΕ δεν χρειάζεται να αναλαμβάνει προσωπικά όλα τα καθήκοντα που σχετίζονται με τη θέση, η τελική ευθύνη για τη διασφάλιση της ορθής εκτέλεσής τους ανήκει σε αυτόν.

16.2 Το περιεχόμενο κάθε μεμονωμένου ΣΑΛΕ θα ποικίλλει, ανάλογα με τις ιδιαίτερες συνθήκες της Λιμενικής Εγκατάστασης, ή των λιμενικών εγκαταστάσεων, που καλύπτει. Στην αξιολόγηση ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης θα έχουν προσδιοριστεί τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της Λιμενικής Εγκατάστασης και των δυνητικών κινδύνων για την ασφάλεια που οδήγησαν στην ανάγκη διορισμού ενός ΥΑΛΕ και προετοιμασίας ΣΑΛΜ. Η προετοιμασία του ΣΑΛΜ θα απαιτήσει την εξέταση των στοιχείων αυτών, καθώς και άλλων τοπικών ή εθνικών ζητημάτων ασφάλειας και τη θέσπιση ενδεδειγμένων μέτρων ασφάλειας για την ελαχιστοποίηση της πιθανότητας παραβίασης της ασφάλειας και των συνεπειών των δυνητικών κινδύνων. Τα συμβαλλόμενα κράτη δύνανται να προετοιμάζουν συμβουλές σχετικά με την προετοιμασία και το περιεχόμενο ενός ΣΑΛΜ.

16.3 Όλα τα ΣΑΛΜ πρέπει:
.1 να αναφέρουν λεπτομερώς τη διάρθρωση της οργάνωσης ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης·
.2 να αναφέρουν λεπτομερώς τις σχέσεις της οργάνωσης με άλλες σχετικές αρχές και τα συστήματα επικοινωνίας για τη διασφάλιση αποτελεσματικής συνεχούς λειτουργίας της οργάνωσης, καθώς και τις σχέσεις του με άλλα μέρη, συμπεριλαμβανομένων των πλοίων στο λιμένα·
.3 να αναφέρουν λεπτομερώς τα βασικά μέτρα ασφάλειας για επίπεδο ασφάλειας 1, τόσο επιχειρησιακά όσο και υλικά, τα οποία θα εφαρμόζονται·

.4 να αναφέρουν λεπτομερώς τα πρόσθετα μέτρα ασφάλειας τα οποία θα επιτρέπουν στη Λιμενική Εγκατάσταση να μεταβαίνει χωρίς καθυστέρηση σε επίπεδο ασφάλειας 2 και, όταν χρειάζεται, σε επίπεδο ασφάλειας 3·

.5 να προβλέπουν τακτική επανεξέταση, ή έλεγχο, του ΣΑΛΜ και τροποποίησή του σύμφωνα με την εμπειρία ή τις μεταβαλλόμενες συνθήκες· και

.6 να προβλέπουν λεπτομερείς διαδικασίες αναφοράς στα σημεία επαφής των αρμοδίων συμβαλλομένων κρατών.

16.4 Η προετοιμασία ενός αποτελεσματικού ΣΑΛΜ θα βασίζεται σε μια ολοκληρωμένη αξιολόγηση όλων των ζητημάτων που σχετίζονται με την ασφάλεια της Λιμενικής Εγκατάστασης, συμπεριλαμβανομένης, ιδιαίτερα, μιας ολοκληρωμένης αξιολόγησης των υλικών και επιχειρησιακών χαρακτηριστικών της συγκεκριμένης Λιμενικής Εγκατάστασης.

16.5 Τα συμβαλλόμενα κράτη πρέπει να εγκρίνουν τα ΣΑΛΜ των λιμενικών εγκαταστάσεων που βρίσκονται στην επικράτειά τους. Τα συμβαλλόμενα κράτη πρέπει να αναπτύσσουν διαδικασίες για την αξιολόγηση της συνεχούς αποτελεσματικότητας κάθε ΣΑΛΜ και μπορούν να ζητούν την τροποποίηση του ΣΑΛΜ πριν από την αρχική έγκρισή του ή μετέπειτα. Το ΣΑΛΜ πρέπει να προβλέπει την τήρηση αρχείων συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια και απειλών, επανεξετάσεων, ελέγχων, εκπαίδευσης, γυμνασίων και ασκήσεων, ως αποδεικτικό στοιχείο της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις αυτές.

16.6 Τα μέτρα ασφάλειας που περιλαμβάνονται στο ΣΑΛΜ πρέπει να τίθενται σε εφαρμογή εντός εύλογης χρονικής περιόδου μετά την έγκριση του ΣΑΛΜ και το ΣΑΛΜ πρέπει να ορίζει το χρόνο εφαρμογής κάθε μέτρου. Η πιθανότητα ενδεχόμενης καθυστέρησης της παροχής τους πρέπει να αποτελεί αντικείμενο συζήτησης με το συμβαλλόμενο κράτος, το οποίο είναι υπεύθυνο για την έγκριση του ΣΑΛΜ και πρέπει να συμφωνούνται ικανοποιητικά εναλλακτικά προσωρινά μέτρα ασφάλειας, για την κάλυψη οποιασδήποτε ενδιάμεσης χρονικής περιόδου, τα οποία να παρέχουν ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας.

16.7 Η χρήση πυροβόλων όπλων πάνω ή κοντά σε πλοία και μέσα σε λιμενικές εγκαταστάσεις μπορεί να εγκυμονεί ιδιαίτερους και συγκεκριμένους κινδύνους για την ασφάλεια, ιδίως όταν υπάρχουν ορισμένες επικίνδυνες ουσίες, και πρέπει να εξετάζεται πολύ προσεκτικά. Σε περίπτωση που ένα συμβαλλόμενο κράτος αποφασίσει ότι είναι απαραίτητη η χρήση ένοπλου προσωπικού στις ζώνες αυτές, πρέπει να διασφαλίζει ότι το προσωπικό αυτό έχει εξουσιοδοτηθεί δεόντως και έχει εκπαιδευτεί στη χρήση των όπλων που φέρει, καθώς και ότι έχει επίγνωση των συγκεκριμένων κινδύνων για την ασφάλεια στις ζώνες αυτές. Όταν ένα συμβαλλόμενο κράτος επιτρέπει τη χρήση πυροβόλων όπλων, πρέπει να εκδίδει συγκεκριμένες κατευθυντήριες γραμμές ασφάλειας σχετικά με τη χρήση τους. Το ΣΑΛΜ πρέπει να περιέχει συγκεκριμένες κατευθύνσεις σχετικά με αυτό το θέμα, ιδίως όσον αφορά την εφαρμογή του σε πλοία τα οποία μεταφέρουν επικίνδυνα είδη ή ουσίες.

Οργάνωση και εκτέλεση σχετικών με την ασφάλεια καθηκόντων σε Λιμενική Εγκατάσταση

16.8 Επιπλέον της καθοδήγησης που παρέχεται στην παράγραφο 16.3, στο ΣΑΛΜ πρέπει να προσδιορίζονται τα κατωτέρω, τα οποία σχετίζονται με όλα τα επίπεδα ασφάλειας:

.1 ο ρόλος και η διάρθρωση της οργάνωσης της Λιμενικής Εγκατάστασης όσον αφορά την ασφάλεια·

.2 τα καθήκοντα, οι ευθύνες και οι απαιτήσεις εκπαίδευσης για όλο το προσωπικό της Λιμενικής Εγκατάστασης που συμμετέχει σε ζητήματα ασφάλειας και τα μέτρα επίδοσης που απαιτούνται για την αξιολόγηση της ατομικής αποτελεσματικότητας κάθε μέλους του προσωπικού·

.3 τις σχέσεις της οργάνωσης ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης με άλλες εθνικές ή τοπικές αρχές που είναι επιφορτισμένες με ευθύνες σχετικά με την ασφάλεια·

.4 τα συστήματα επικοινωνίας που παρέχονται για τη διασφάλιση αποτελεσματικής και συνεχούς επικοινωνίας μεταξύ του προσωπικού ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης, των πλοίων που βρίσκονται στον λιμένα και, κατά περίπτωση, με εθνικές ή τοπικές αρχές που είναι επιφορτισμένες με ευθύνες σχετικά με την ασφάλεια·

.5 τις διαδικασίες ή τις δικλείδες ασφάλειας που είναι αναγκαίες για να είναι δυνατή πάντοτε η διατήρηση αυτής της συνεχούς επικοινωνίας·

.6 οι διαδικασίες και οι πρακτικές για την προστασία των κρίσιμων πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια που τηρούνται σε έντυπη ή σε ηλεκτρονική μορφή·

.7 οι διαδικασίες που απαιτούνται για τη συνεχή αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των μέτρων, των διαδικασιών και του εξοπλισμού ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων διαδικασιών για τον προσδιορισμό βλαβών ή δυσλειτουργιών εξοπλισμού ή συστημάτων και της αντιμετώπισής τους·

.8 οι διαδικασίες διασφάλισης της υποβολής και αξιολόγησης αναφορών σχετικών με πιθανές παραβιάσεις της ασφάλειας ή προβλήματα ασφάλειας·

.9 οι διαδικασίες που αφορούν τη μεταφορά φορτίου·

.10 οι διαδικασίες που καλύπτουν την παράδοση των εφοδίων του πλοίου·

.11 οι διαδικασίες για την τήρηση και ενημέρωση αρχείων επικίνδυνων ειδών ή ουσιών, συμπεριλαμβανομένης της θέσης τους στη Λιμενική Εγκατάσταση·

.12 οι τρόποι ειδοποίησης και απόκτησης των υπηρεσιών θαλάσσιας περιπολίας και ειδικευμένων ομάδων έρευνας, συμπεριλαμβανομένων ερευνών για βόμβες και υποβρύχιων ερευνών·

.13 οι διαδικασίες παροχής βοήθειας στους υπεύθυνους ασφάλειας πλοίου όσον αφορά την εξακρίβωση της ταυτότητας των ατόμων που επιδιώκουν να επιβιβαστούν επί του πλοίου, όταν ζητείται· και

.14 διαδικασίες διευκόλυνσης της παραμονής στην ακτή για το προσωπικό του πλοίου ή αντικατάστασης μελών του προσωπικού, καθώς και της πρόσβασης επισκεπτών στο πλοίο, συμπεριλαμβανομένων εκπροσώπων κοινωνικών υπηρεσιών και εργατικών οργανώσεων ναυτικών.

16.9 Τα κατωτέρω σημεία του τμήματος 16 επικεντρώνονται συγκεκριμένα στα μέτρα ασφάλειας τα οποία μπορούν να λαμβάνονται σε κάθε επίπεδο ασφάλειας, καλύπτοντας:

.1 την πρόσβαση στη Λιμενική Εγκατάσταση·

.2 ζώνες περιορισμένης πρόσβασης εντός της Λιμενικής Εγκατάστασης·

.3 τη μεταφορά φορτίου·
.4 την παραλαβή των εφοδίων του πλοίου·
.5 τη μεταφορά ασυνόδευτων αποσκευών· και
.6 την παρακολούθηση της ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης.

Πρόσβαση στη Λιμενική Εγκατάσταση

16.10 Στο ΣΑΛΜ πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφάλειας τα οποία καλύπτουν όλους τους τρόπους πρόσβασης στη Λιμενική Εγκατάσταση που προσδιορίζονται στην αξιολόγηση ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης.

16.11 Για κάθε έναν από αυτούς, το ΣΑΛΜ πρέπει να προσδιορίζει τις ενδεδειγμένες θέσεις όπου πρέπει να εφαρμόζονται περιορισμοί ή απαγορεύσεις πρόσβασης για κάθε ένα από τα επίπεδα ασφάλειας. Στο ΣΑΛΜ πρέπει να προσδιορίζεται ο τύπος του περιορισμού ή της απαγόρευσης που θα εφαρμόζεται για κάθε επίπεδο ασφάλειας, καθώς και ο τρόπος επιβολής τους.

16.12 Στο ΣΑΛΜ πρέπει να ορίζονται οι τρόποι αναγνώρισης που απαιτούνται σε κάθε επίπεδο ασφάλειας για να επιτρέπεται η πρόσβαση και η παραμονή ατόμων στη Λιμενική Εγκατάσταση, χωρίς να δημιουργείται πρόβλημα ασφάλειας. Στους τρόπους αυτούς μπορεί να περιλαμβάνεται η ανάπτυξη καταλλήλου συστήματος αναγνώρισης, το οποίο να καθιστά δυνατές μόνιμες και προσωρινές αναγνωρίσεις, για το προσωπικό της Λιμενικής Εγκατάστασης και τους επισκέπτες αντίστοιχα. Κάθε σύστημα αναγνώρισης Λιμενικής Εγκατάστασης πρέπει, όταν είναι εφικτό στην πράξη, να συντονίζεται με το σύστημα το οποίο εφαρμόζεται στα πλοία τα οποία επισκέπτονται τακτικά τη Λιμενική Εγκατάσταση. Οι επιβάτες πρέπει να μπορούν να αποδεικνύουν την ταυτότητά τους με κάρτες επιβίβασης, εισιτήρια κλπ., αλλά δεν πρέπει να τους επιτρέπεται η πρόσβαση σε ζώνες περιορισμένης πρόσβασης χωρίς συνοδεία. Το ΣΑΛΜ πρέπει να ορίζει διατάξεις για τη διασφάλιση της τακτικής ενημέρωσης των συστημάτων αναγνώρισης και την πειθαρχική δίωξη κατάχρησης των διαδικασιών.

16.13 Πρέπει να απαγορεύεται η πρόσβαση στη Λιμενική Εγκατάσταση σε εκείνους που δεν είναι πρόθυμοι ή δεν μπορούν να αποδείξουν την ταυτότητά τους ή/και να επιβεβαιώσουν το σκοπό της επίσκεψής τους όταν τους ζητείται, και η απόπειρα πρόσβασής τους πρέπει να αναφέρεται στον ΥΑΛΕ και στις αρμόδιες σε θέματα ασφάλειας εθνικές ή τοπικές αρχές.

16.14 Στο ΣΑΛΜ πρέπει να ορίζονται οι χώροι όπου θα υποβάλλονται σε έρευνα πρόσωπα, προσωπικά είδη και οχήματα. Οι χώροι αυτοί πρέπει να είναι σκεπαστοί για να διευκολύνεται η συνεχής λειτουργία, ανεξάρτητα από τις επικρατούσες καιρικές συνθήκες, σύμφωνα με τη συχνότητα που ορίζεται στο ΣΑΛΜ. Αφού υποβληθούν σε έρευνα, τα πρόσωπα, τα προσωπικά είδη και τα οχήματα πρέπει να μεταβαίνουν στους περιορισμένους χώρους φύλαξης, επιβίβασης ή φόρτωσης αυτοκινήτων.

16.15 Στο ΣΑΛΜ πρέπει να ορίζονται χωριστοί χώροι για τα άτομα που έχουν υποβληθεί σε έρευνα και τα προσωπικά είδη τους και για τα άτομα που δεν έχουν υποβληθεί σε έρευνα και τα προσωπικά είδη τους και, εάν είναι δυνατό, χωριστές ζώνες για τους επιβιβαζόμενους/αποβιβαζόμενους επιβάτες, το προσωπικό του πλοίου και τα προσωπικά είδη του, ώστε να διασφαλίζεται ότι τα άτομα που δεν έχουν υποβληθεί σε έρευνα δεν μπορούν να έρθουν σε επαφή με εκείνους που έχουν υποβληθεί σε έρευνα.

16.16 Στο ΣΑΛΜ πρέπει να ορίζεται η συχνότητα εφαρμογής των ελέγχων πρόσβασης, ιδίως εάν πρόκειται να εφαρμόζονται σε τυχαία ή περιστασιακή βάση.

Επίπεδο ασφάλειας 1

16.17 Για το επίπεδο ασφάλειας 1, στο ΣΑΛΜ πρέπει να ορίζονται τα σημεία ελέγχου όπου μπορεί να εφαρμόζονται τα κατωτέρω μέτρα ασφάλειας:

.1 ζώνες περιορισμένης πρόσβασης, οι οποίες πρέπει να χωρίζονται με περίφραξη ή άλλα κιγκλιδώματα, σύμφωνα με πρότυπο το οποίο πρέπει να εγκρίνει το συμβαλλόμενο κράτος·
.2 έλεγχος της ταυτότητας όλων των προσώπων που επιθυμούν να εισέλθουν στη Λιμενική Εγκατάσταση σε σχέση με πλοίο, συμπεριλαμβανομένων των επιβατών, του προσωπικού του πλοίου και των επισκεπτών και επιβεβαίωση των λόγων για τους οποίους επιθυμούν να εισέλθουν στη Λιμενική Εγκατάσταση με έλεγχο, παραδείγματος χάρη, οδηγιών επιβίβασης, εισιτηρίων επιβατών, καρτών επιβίβασης, εντολών εργασίας κλπ·
.3 έλεγχος των οχημάτων που χρησιμοποιούνται από εκείνους που επιθυμούν να εισέλθουν στη Λιμενική Εγκατάσταση σε σχέση με πλοίο·
.4 έλεγχος της ταυτότητας του προσωπικού της Λιμενικής Εγκατάστασης και των προσώπων που απασχολούνται εντός της Λιμενικής Εγκατάστασης και των οχημάτων τους·
.5 περιορισμός της πρόσβασης, ώστε να αποκλείονται εκείνοι που δεν απασχολούνται από τη Λιμενική Εγκατάσταση ή δεν εργάζονται σε αυτή, εάν δεν μπορούν να αποδείξουν την ταυτότητά τους·
.6 υποβολή σε έρευνα προσώπων, προσωπικών ειδών, οχημάτων και του περιεχόμενου αυτών· και
.7 προσδιορισμός των σημείων πρόσβασης που δεν χρησιμοποιούνται τακτικά και πρέπει να είναι μονίμως κλειστά ή ασφαλισμένα.

16.18 Στο επίπεδο ασφάλειας 1, πρέπει να υποβάλλονται σε έρευνα όλοι όσοι επιθυμούν να εισέλθουν στη Λιμενική Εγκατάσταση. Η συχνότητα των ερευνών αυτών, συμπεριλαμβανομένων των σποραδικών ερευνών, πρέπει να προσδιορίζεται στο εγκεκριμένο ΣΑΛΜ και να εγκρίνεται συγκεκριμένα από το συμβαλλόμενο κράτος. Εκτός εάν υπάρχουν σοβαροί λόγοι για την υποβολή σε έρευνα, δεν απαιτείται από τα μέλη του προσωπικού του πλοίου να υποβάλουν σε έρευνα τους συναδέλφους τους ή τα προσωπικά είδη τους. Κάθε τέτοια έρευνα γίνεται κατά τρόπο ώστε να γίνονται σεβαστά τα ανθρώπινα δικαιώματα του υποβαλλόμενου στην έρευνα ατόμου και με σεβασμό στην αξιοπρέπειά του.

Επίπεδο ασφάλειας 2

16.19 Για το επίπεδο ασφάλειας 2, στο ΣΑΛΜ πρέπει να ορίζονται τα πρόσθετα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:

.1 διορισμό πρόσθετου προσωπικού για τη φύλαξη των σημείων πρόσβασης και τη διενέργεια περιπολιών στα περιμετρικά κιγκλιδώματα·
.2 περιορισμό του αριθμού των σημείων πρόσβασης στη Λιμενική Εγκατάσταση και προσδιορισμό των σημείων πρόσβασης που πρέπει να κλείσουν και του τρόπου επαρκούς ασφάλισής τους·
.3 παροχή μέσων για την παρεμπόδιση της κίνησης στα υπόλοιπα σημεία πρόσβασης, π.χ. χωρίσματα ασφάλειας·

.4 αύξηση της συχνότητας των ερευνών σε πρόσωπα, προσωπικά είδη και οχήματα·
.5 απαγόρευση της πρόσβασης σε επισκέπτες οι οποίοι δεν μπορούν να αιτιολογήσουν, κατά τρόπο που να μπορεί να επαληθευτεί, γιατί επιθυμούν να εισέλθουν στη Λιμενική Εγκατάσταση· και
.6 χρήση περιπολικών σκαφών για αύξηση της ασφάλειας από την πλευρά της θάλασσας.

Επίπεδο ασφάλειας 3

16.20 Στο επίπεδο ασφάλειας 3, η Λιμενική Εγκατάσταση πρέπει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που εκδίδουν τα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή την απειλή τέτοιου συμβάντος. Στο ΣΑΛΜ πρέπει να περιγράφονται λεπτομερώς τα μέτρα ασφάλειας τα οποία μπορεί να λάβει η Λιμενική Εγκατάσταση, σε στενή συνεργασία με τα μέρη που αντιμετωπίζουν το πρόβλημα και τα πλοία που βρίσκονται στη Λιμενική Εγκατάσταση, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:
.1 αναστολή της πρόσβασης σε ολόκληρη τη Λιμενική Εγκατάσταση ή σε ένα μέρος της·
.2 χορήγηση άδειας πρόσβασης μόνο στα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή την απειλή τέτοιου συμβάντος·
.3 αναστολή της κίνησης πεζών ή οχημάτων σε ολόκληρη τη Λιμενική Εγκατάσταση ή σε ένα μέρος της·
.4 αύξηση των περιπολιών ασφάλειας εντός της Λιμενικής Εγκατάστασης, εάν κρίνεται σκόπιμο·
.5 αναστολή των λιμενικών εργασιών σε ολόκληρη τη Λιμενική Εγκατάσταση ή σε ένα μέρος της·
.6 κατεύθυνση των κινήσεων των πλοίων σε σχέση με ολόκληρη τη Λιμενική Εγκατάσταση ή με ένα μέρος της· και
.7 εκκένωση ολόκληρης τη Λιμενικής Εγκατάστασης ή ενός μέρους της.

Ζώνες περιορισμένης πρόσβασης εντός της Λιμενικής Εγκατάστασης

16.21 Στο ΣΑΛΜ πρέπει να προσδιορίζονται οι ζώνες περιορισμένης πρόσβασης που θα οριστούν εντός της Λιμενικής Εγκατάστασης και να ορίζεται η έκτασή τους, οι ώρες εφαρμογής, τα ληπτέα μέτρα ασφάλειας για τον έλεγχο της πρόσβασης σε αυτές και για τον έλεγχο των δραστηριοτήτων μέσα σε αυτές. Σε αυτά πρέπει να περιλαμβάνονται επίσης, όπου κρίνεται σκόπιμο, μέτρα για να διασφαλίζεται ότι οι προσωρινές ζώνες περιορισμένης πρόσβασης υποβάλλονται σε έλεγχο όσον αφορά την ασφάλειά τους, τόσο πριν από τη δημιουργία τους όσο και μετά. Σκοπός των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης είναι:
.1 η προστασία των επιβατών, του προσωπικού του πλοίου, του προσωπικού της Λιμενικής Εγκατάστασης και των επισκεπτών, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που την επισκέπτονται σε σχέση με πλοίο·
.2 η προστασία της Λιμενικής Εγκατάστασης·
.3 η προστασία των πλοίων που χρησιμοποιούν και εξυπηρετούν τη Λιμενική Εγκατάσταση·
.4 η προστασία κρίσιμων για την ασφάλεια χώρων και ζωνών εντός της Λιμενικής Εγκατάστασης·
.5 η προστασία του εξοπλισμού και των συστημάτων ασφάλειας και επιτήρησης· και
.6 η προστασία του φορτίου και των εφοδίων του πλοίου από παραβιάσεις.

16.22 Στο ΣΑΛΜ πρέπει να διασφαλίζεται ότι για όλες τις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης έχουν οριστεί μέτρα για τον έλεγχο:
.1 της πρόσβασης ατόμων·
.2 της εισόδου, της στάθμευσης, της φόρτωσης και της εκφόρτωσης οχημάτων·
.3 της μετακίνησης και της αποθήκευσης του φορτίου και των εφοδίων του πλοίου· και
.4 των ασυνόδευτων αποσκευών ή προσωπικών αντικειμένων.

16.23 Στο ΣΑΠ πρέπει να ορίζεται ότι όλες οι ζώνες περιορισμένης πρόσβασης φέρουν σαφή σήμανση η οποία υποδεικνύει ότι απαγορεύεται η είσοδος στο χώρο και ότι η μη εξουσιοδοτημένη παρουσία εντός του χώρου αποτελεί παραβίαση της ασφάλειας.

16.24 Οι αυτόματες συσκευές εντοπισμού εισβολέων, όταν υπάρχουν, πρέπει να αποστέλλουν προειδοποίηση σε ένα κέντρο ελέγχου που να μπορεί να θέτει σε λειτουργία συναγερμό.

16.25 Στις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης μπορεί να περιλαμβάνονται:
.1 οι ζώνες της ακτής και της θάλασσας σε απευθείας επαφή με το πλοίο·
.2 οι ζώνες επιβίβασης και αποβίβασης, οι ζώνες παραμονής και διενέργειας ελέγχων των επιβατών και του προσωπικού του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των σημείων έρευνας·
.3 οι ζώνες όπου λαμβάνει χώρα η φόρτωση, η εκφόρτωση ή η αποθήκευση φορτίου και εφοδίων·
.4 τα μέρη όπου φυλάσσονται κρίσιμες για την ασφάλεια πληροφορίες, συμπεριλαμβανομένων των εγγράφων που σχετίζονται με το φορτίο·
.5 οι ζώνες όπου φυλάσσονται επικίνδυνα είδη και επικίνδυνες ουσίες·
.6 οι χώροι ελέγχου των συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας των πλοίων, τα κτίρια βοηθημάτων ναυσιπλοΐας και ελέγχου του λιμένα, συμπεριλαμβανομένων των χώρων ελέγχου ασφάλειας και επιτήρησης·
.7 οι ζώνες όπου αποθηκεύεται ή βρίσκεται εξοπλισμός ασφάλειας και επιτήρησης·
.8 οι βασικές εγκαταστάσεις ηλεκτρικού εξοπλισμού, ραδιοεπικοινωνιών και τηλεπικοινωνιών, ύδατος και άλλων βοηθητικών παροχών· και
.9 άλλα σημεία της Λιμενικής Εγκατάστασης όπου πρέπει να ισχύουν περιοριστικά μέτρα για την πρόσβαση πλοίων, οχημάτων και ατόμων.

16.26 Τα μέτρα ασφάλειας μπορεί να επεκτείνονται, βάσει συμφωνίας με τις αρμόδιες αρχές, σε περιορισμούς σχετικά με την μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση σε κατασκευές από όπου είναι δυνατή η παρακολούθηση της Λιμενικής Εγκατάστασης.

Επίπεδο ασφάλειας 1

16.27 Για το επίπεδο ασφάλειας 1, στο ΣΑΛΜ πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται σε ζώνες περιορισμένης πρόσβασης, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:
.1 ύπαρξη μόνιμων ή προσωρινών κιγκλιδωμάτων γύρω από τη ζώνη περιορισμένης πρόσβασης, σύμφωνα με πρότυπο το οποίο θα εγκρίνει το συμβαλλόμενο κράτος·
.2 ύπαρξη σημείων πρόσβασης όπου μπορεί να ελέγχε-

ται η πρόσβαση με φύλακες ασφάλειας, όταν χρησιμοποιούνται, και οι οποίοι μπορούν να ασφαλιστούν αποτελεσματικά με κλείδωμα ή κιγκλίδωμα, όταν δεν χρησιμοποιούνται·

.3 παροχή καρτών οι οποίες πρέπει να επιδεικνύονται ούτως ώστε να αποδεικνύεται η άδεια εισόδου και παραμονής των ατόμων σε ζώνη περιορισμένης πρόσβασης·

.4 σαφή σήμανση των οχημάτων για τα οποία επιτρέπεται η είσοδος σε ζώνες περιορισμένης πρόσβασης·

.5 φύλαξη και περιπολίες·

.6 χρήση αυτόματων συσκευών εντοπισμού εισβολέων, ή εξοπλισμού ή συστημάτων επιτήρησης, για τον εντοπισμό μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης ή κίνησης εντός των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης· και

.7 έλεγχο των κινήσεων πλοίων κοντά στα πλοία που χρησιμοποιούν τη Λιμενική Εγκατάσταση.

Επίπεδο ασφάλειας 2

16.28 Για το επίπεδο ασφάλειας 2, το ΣΑΛΜ πρέπει να επικεντρώνεται στην αύξηση της συχνότητας και της έντασης της παρακολούθησης των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης και του ελέγχου της πρόσβασης σε αυτές. Στο ΣΑΛΜ πρέπει να ορίζονται τα πρόσθετα μέτρα ασφάλειας, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:

.1 ενίσχυση της αποτελεσματικότητας των κιγκλιδωμάτων ή των περιφράξεων γύρω από τις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης περιπολιών ή αυτόματων συσκευών εντοπισμού εισβολέων·

.2 μείωση του αριθμού των σημείων πρόσβασης στις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης και αύξηση των ελέγχων που εφαρμόζονται στα υπόλοιπα σημεία πρόσβασης·

.3 περιοριστικά μέτρα όσον αφορά τη στάθμευση δίπλα σε πλοία που είναι προσδεμένα·

.4 περαιτέρω μέτρα περιορισμού της πρόσβασης, των κινήσεων και της αποθήκευσης στις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης·

.5 χρήση εξοπλισμού συνεχούς παρακολούθησης και επιτήρησης·

.6 αύξηση του αριθμού και της συχνότητας των περιπολιών, συμπεριλαμβανομένων περιπολιών στη θάλασσα, που πραγματοποιούνται στα όρια των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης και εντός αυτών·

.7 καθορισμό σημείων πρόσβασης σε χώρους δίπλα στις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης και περιοριστικών μέτρων όσον αφορά την πρόσβαση σε αυτές· και

.8 επιβολή περιοριστικών μέτρων όσον αφορά την πρόσβαση ανεξουσιοδότητων σκαφών σε ύδατα που συνορεύουν με τα πλοία που χρησιμοποιούν τη Λιμενική Εγκατάσταση.

Επίπεδο ασφάλειας 3

16.29 Στο επίπεδο ασφάλειας 3, η Λιμενική Εγκατάσταση πρέπει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που εκδίδουν τα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή την απειλή τέτοιου συμβάντος. Στο ΣΑΛΜ πρέπει να περιγράφονται λεπτομερώς τα μέτρα ασφάλειας τα οποία μπορεί να λάβει η Λιμενική Εγκατάσταση, σε στενή συνεργασία με τα μέρη που αντιμετωπίζουν το πρόβλημα και τα πλοία που βρίσκονται στη Λιμενική Εγκατάσταση, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:

.1 ορισμό πρόσθετων ζωνών περιορισμένης πρόσβασης εντός της Λιμενικής Εγκατάστασης, κοντά στο συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή στη θέση όπου πιστεύεται ότι υπάρχει απειλή για την ασφάλεια, στις οποίες απαγορεύεται η είσοδος· και

.2 προετοιμασία για την έρευνα των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης ως μέρος της έρευνας ολόκληρης της Λιμενικής Εγκατάστασης ή ενός μέρους της.

Μεταφορά φορτίου

16.30 Τα μέτρα ασφάλειας που σχετίζονται με τη μεταφορά φορτίου πρέπει:

.1 να προλαμβάνουν παραβιάσεις του φορτίου· και

.2 να αποτρέπουν την αποδοχή και την αποθήκευση φορτίου στη Λιμενική Εγκατάσταση το οποίο δεν προοριζόταν για μεταφορά..

16.31 Στα μέτρα ασφάλειας πρέπει να περιλαμβάνονται διαδικασίες ελέγχου του καταλόγου απογραφής σε σημεία πρόσβασης στη Λιμενική Εγκατάσταση. Μετά τη μεταφορά του στη Λιμενική Εγκατάσταση, το φορτίο πρέπει να μπορεί να αναγνωρίζεται ότι έχει ελεγχθεί και έχει γίνει δεκτό για φόρτωση σε πλοίο ή για προσωρινή αποθήκευση σε ζώνη περιορισμένης πρόσβασης πριν από τη φόρτωσή του. Μπορεί να είναι σκόπιμο να υπάρχουν μέτρα για τον περιορισμό της εισόδου στη Λιμενική Εγκατάσταση φορτίου για το οποίο δεν υπάρχει επιβεβαιωμένη ημερομηνία φόρτωσης.

Επίπεδο ασφάλειας 1

16.32 Για το επίπεδο ασφάλειας 1, στο ΣΑΛΜ πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται κατά τη διάρκεια της μεταφοράς φορτίου, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:

.1 τυπικό έλεγχο του φορτίου, των μονάδων μεταφοράς φορτίου και των χώρων αποθήκευσης φορτίου εντός της Λιμενικής Εγκατάστασης πριν από τις εργασίες μεταφοράς φορτίου και κατά τη διάρκειά τους·

.2 ελέγχους για να διασφαλίζεται ότι το φορτίο που εισέρχεται στη Λιμενική Εγκατάσταση είναι σύμφωνο με το αναγραφόμενο στο δελτίο αποστολής ή σε ισοδύναμα σχετικά με το φορτίο έγγραφα·

.3 έρευνες οχημάτων· και

.4 έλεγχο των σφραγίδων και των άλλων μεθόδων που χρησιμοποιούνται για την αποτροπή παραβιάσεων του φορτίου μετά την είσοδο στη Λιμενική Εγκατάσταση και μετά την αποθήκευση σε αυτή.

16.33 Ο έλεγχος του φορτίου μπορεί να πραγματοποιείται με τους κατωτέρω τρόπους:

.1 οπτική και υλική εξέταση· και

.2 χρήση εξοπλισμού σάρωσης/εντοπισμού, μηχανολογικών διατάξεων ή σκύλων.

16.34 Όταν η κίνηση του φορτίου είναι τακτική ή επαναλαμβανόμενη, ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Εταιρείας (ΥΑΕ) ή ο Αξιωματικός Ασφάλειας Πλοίου (ΑΑΠ) μπορεί, σε συνεννόηση με τη Λιμενική Εγκατάσταση, να συμφωνεί ρυθμίσεις με τους φορτωτές ή όποια άλλα άτομα είναι υπεύθυνα για το φορτίο αυτό, οι οποίες να καλύπτουν τον έλεγχο εκτός του πλοίου, τη σφράγιση, τον προγραμματισμό, τα συνοδευτικά έγγραφα κλπ. Οι ρυθμίσεις αυτές θα κοινοποιούνται και θα συμφωνούνται με τον ενδιαφερόμενο ΥΑΛΕ.

Επίπεδο ασφάλειας 2

16.35 Για το επίπεδο ασφάλειας 2, στο ΣΑΛΜ πρέπει να ορίζονται τα πρόσθετα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται κατά τη διάρκεια της μεταφοράς φορτίου για

ενίσχυση του ελέγχου, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:

.1 λεπτομερή έλεγχο του φορτίου, των μονάδων μεταφοράς φορτίου και των χώρων αποθήκευσης φορτίου εντός της Λιμενικής Εγκατάστασης·

.2 εντατικότερους ελέγχους, ως κρίνεται σκόπιμο, για να διασφαλίζεται ότι στη Λιμενική Εγκατάσταση εισέρχεται, αποθηκεύεται προσωρινά και, στη συνέχεια, φορτώνεται στο πλοίο, μόνο το φορτίο που συνοδεύεται από τα απαραίτητα έγγραφα·

.3 εντατικότερες έρευνες οχημάτων· και

.4 συχνότερο και λεπτομερέστερο έλεγχο των σφραγίδων και των άλλων μεθόδων που χρησιμοποιούνται για την πρόληψη παραβιάσεων.

16.36 Λεπτομερής έλεγχος του φορτίου μπορεί να επιτυγχάνεται με κάποιους από τους κατωτέρω τρόπους ή/και με όλους:

.1 με συχνότερο και λεπτομερέστερο έλεγχο του φορτίου, των μονάδων μεταφοράς φορτίου και των χώρων αποθήκευσης φορτίου εντός της Λιμενικής Εγκατάστασης (οπτική και υλική εξέταση)·

.2 αύξηση της συχνότητας χρήσης εξοπλισμού σάρωσης/εντοπισμού, μηχανολογικών διατάξεων ή σκύλων· και

.3 συντονισμό ενισχυμένων μέτρων ασφάλειας με τον φορτωτή ή άλλο αρμόδιο μέρος, επιπλέον των ρυθμίσεων και των διαδικασιών που εφαρμόζονται.

Επίπεδο ασφάλειας 3

16.37 Στο επίπεδο ασφάλειας 3, η Λιμενική Εγκατάσταση πρέπει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που εκδίδουν τα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή την απειλή τέτοιου συμβάντος. Στο ΣΑΛΜ πρέπει να περιγράφονται λεπτομερώς τα μέτρα ασφάλειας τα οποία μπορεί να λάβει η Λιμενική Εγκατάσταση, σε στενή συνεργασία με τα μέρη που αντιμετωπίζουν το πρόβλημα και τα πλοία που βρίσκονται στη Λιμενική Εγκατάσταση, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:

.1 περιορισμό ή αναστολή των μετακινήσεων φορτίου ή των σχετικών με αυτό εργασιών σε ολόκληρη τη Λιμενική Εγκατάσταση, ή σε ένα μέρος της, ή σε συγκεκριμένα πλοία· και

.2 έλεγχο του καταλόγου απογραφής των επικίνδυνων ειδών και ουσιών που υπάρχουν στη Λιμενική Εγκατάσταση και της θέσης τους.

Παραλαβή εφοδίων πλοίου

16.38 Τα μέτρα ασφάλειας όσον αφορά την παραλαβή των εφοδίων του πλοίου πρέπει:

.1 να διασφαλίζουν τον έλεγχο των εφοδίων του πλοίου και την ακεραιότητα της συσκευασίας·

.2 να αποτρέπουν την περίπτωση αποδοχής των εφοδίων του πλοίου χωρίς επιθεώρηση·

.3 να προλαμβάνουν τις παραβιάσεις· και

.4 να αποτρέπουν την αποδοχή εφοδίων πλοίου, εκτός εάν έχουν παραγγελθεί.

.5 να διασφαλίζουν ότι το όχημα μεταφοράς υποβάλλεται σε έρευνα· και

.6 να διασφαλίζουν τη συνοδεία των οχημάτων μεταφοράς εντός της Λιμενικής Εγκατάστασης.

16.39 Όσον αφορά τα πλοία που χρησιμοποιούν συχνά τη Λιμενική Εγκατάσταση, μπορεί να είναι σκόπιμη η θέσπιση διαδικασιών, στις οποίες να συμμετέχουν το πλοίο, οι προμηθευτές του και η Λιμενική Εγκατάσταση και οι οποίες να καλύπτουν τα ζητήματα της κοινοποίησης και του χρονικού προγραμματισμού των παραλαβών, καθώς και των σχετικών εγγράφων. Πρέπει να υπάρχει πάντοτε τρόπος να επιβεβαιώνεται ότι τα προς παράδοση εφόδια συνοδεύονται από στοιχεία τα οποία αποδεικνύουν ότι παραγγέλθηκαν από το πλοίο.

Επίπεδο ασφάλειας 1

16.40 Για το επίπεδο ασφάλειας 1, στο ΣΑΛΜ πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται κατά τη διάρκεια της παραλαβής των εφοδίων του πλοίου, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:

.1 έλεγχο των εφοδίων του πλοίου·

.2 προηγούμενη ειδοποίηση όσον αφορά τη σύνθεση του φορτίου, τα στοιχεία του οδηγού και τον αριθμό κυκλοφορίας του οχήματος· και

.3 έρευνα του οχήματος μεταφοράς.

16.41 Ο έλεγχος του φορτίου μπορεί να πραγματοποιείται με έναν από τους κατωτέρω τρόπους ή/και με όλους:

.1 οπτική και υλική εξέταση· και

.2 χρήση εξοπλισμού σάρωσης/ανίχνευσης, μηχανολογικών διατάξεων ή σκύλων.

Επίπεδο ασφάλειας 2

16.42 Για το επίπεδο ασφάλειας 2, στο ΣΑΛΜ πρέπει να ορίζονται τα πρόσθετα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται για ενίσχυση του ελέγχου κατά την παραλαβή των εφοδίων του πλοίου, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:

.1 λεπτομερή έλεγχο των εφοδίων του πλοίου·

.2 λεπτομερείς έρευνες των οχημάτων μεταφοράς·

.3 συντονισμό με το προσωπικό του πλοίου για την αντιπαραβολή της παραγγελίας με το δελτίο αποστολής, πριν από την είσοδο στη Λιμενική Εγκατάσταση· και

.4 συνοδεία του οχήματος μεταφοράς εντός της Λιμενικής Εγκατάστασης.

16.43 Λεπτομερής έλεγχος των εφοδίων του πλοίου μπορεί να πραγματοποιείται με έναν από τους κατωτέρω τρόπους ή/και με όλους:

.1 συχνότερες και λεπτομερέστερες έρευνες των οχημάτων μεταφοράς·

.2 αύξηση της χρήσης εξοπλισμού σάρωσης/εντοπισμού, μηχανολογικών διατάξεων ή σκύλων· και

.3 περιορισμό ή απαγόρευση της εισόδου εφοδίων τα οποία δεν θα φύγουν από τη Λιμενική Εγκατάσταση εντός συγκεκριμένης χρονικής περιόδου.

Επίπεδο ασφάλειας 3

16.44 Στο επίπεδο ασφάλειας 3, η Λιμενική Εγκατάσταση πρέπει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που εκδίδουν τα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή την απειλή τέτοιου συμβάντος. Στο ΣΑΛΜ πρέπει να περιγράφονται λεπτομερώς τα μέτρα ασφάλειας τα οποία μπορεί να λάβει η Λιμενική Εγκατάσταση, σε στενή συνεργασία με τα μέρη που αντιμετωπίζουν το πρόβλημα και τα πλοία που βρίσκονται στη Λιμενική Εγκατάσταση, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν προετοιμασία για απαγόρευση ή αναστολή της παραλαβής των εφοδίων του πλοίου σε ολόκληρη τη Λιμενική Εγκατάσταση ή σε ένα μέρος της.

Μεταφορά ασυνόδευτων αποσκευών

16.45 Στο ΣΑΛΜ πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφαλείας τα οποία θα εφαρμόζονται ούτως ώστε να διασφαλίζεται ότι προσδιορίζονται οι ασυνόδευτες αποσκευές (δη-

λαδή οποιαδήποτε αποσκευή, συμπεριλαμβανομένων προσωπικών ειδών, η οποία δεν βρίσκεται μαζί με κάποιον επιβάτη ή μέλος του προσωπικού του πλοίου στο σημείο επιθεώρησης ή έρευνας) και ότι υποβάλλονται σε κατάλληλη εξέταση και έρευνα, προτού επιτραπεί η είσοδός τους στη Λιμενική Εγκατάσταση και, ανάλογα με τις συμφωνίες όσον αφορά την αποθήκευση, προτού μεταφερθούν από τη Λιμενική Εγκατάσταση στο πλοίο. Οι αποσκευές αυτές δεν θα υποβάλλονται σε εξέταση τόσο από το πλοίο όσο και από τη Λιμενική Εγκατάσταση και, στις περιπτώσεις όπου αμφότερα τα μέρη διαθέτουν κατάλληλο εξοπλισμό, την ευθύνη της εξέτασης πρέπει να φέρει η Λιμενική Εγκατάσταση. Η στενή συνεργασία με το πλοίο είναι θεμελιώδους σημασίας και πρέπει να γίνονται ενέργειες ούτως ώστε να διασφαλίζεται ότι η μεταφορά των ασυνόδευτων αποσκευών πραγματοποιείται με ασφάλεια μετά την εξέταση.

Επίπεδο ασφάλειας 1

16.46 Στο επίπεδο ασφάλειας 1, στο ΣΑΛΜ πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται κατά τη μεταφορά ασυνόδευτων αποσκευών, ούτως ώστε να διασφαλίζεται η εξέταση ή η έρευνα των ασυνόδευτων αποσκευών σε ποσοστό έως και 100 %, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν χρήση ακτινοσκόπησης.

Επίπεδο ασφάλειας 2

16.47 Στο επίπεδο ασφάλειας 2, στο ΣΑΛΜ πρέπει να ορίζονται τα πρόσθετα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται κατά τη μεταφορά ασυνόδευτων αποσκευών, τα οποία πρέπει να περιλαμβάνουν 100% χρήση ακτινοσκόπησης για όλες τις ασυνόδευτες αποσκευές.

Επίπεδο ασφάλειας 3

16.48 Στο επίπεδο ασφάλειας 3, η Λιμενική Εγκατάσταση πρέπει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που εκδίδουν τα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή την απειλή τέτοιου συμβάντος. Στο ΣΑΛΜ πρέπει να περιγράφονται λεπτομερώς τα μέτρα ασφάλειας τα οποία μπορεί να λάβει η Λιμενική Εγκατάσταση, σε στενή συνεργασία με τα μέρη που αντιμετωπίζουν το πρόβλημα και με τα πλοία που βρίσκονται στη Λιμενική Εγκατάσταση, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:

.1 υποβολή των αποσκευών αυτών σε εκτενέστερη εξέταση, παραδείγματος χάρη ακτινοσκόπησή τους από δύο διαφορετικές γωνίες τουλάχιστον·

.2 προετοιμασία για απαγόρευση ή αναστολή της μεταφοράς ασυνόδευτων αποσκευών· και

.3 άρνηση αποδοχής ασυνόδευτων αποσκευών στη Λιμενική Εγκατάσταση.

Παρακολούθηση της ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης

16.49 Η οργάνωση ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης πρέπει να μπορεί να παρακολουθεί ολόκληρη τη Λιμενική Εγκατάσταση και τα σημεία που βρίσκονται κοντά σε αυτήν, σε ξηρά και θάλασσα, πάντοτε, ακόμη και κατά τις ώρες της νύχτας και τις περιόδους περιορισμένης ορατότητας, τις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης εντός της Λιμενικής Εγκατάστασης, τα πλοία που βρίσκονται στη Λιμενική Εγκατάσταση και τις ζώνες γύρω από τα πλοία. Για την παρακολούθηση μπορεί να χρησιμοποιείται:

.1 φωτισμός·

.2 φρουροί ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων περιπολιών πεζή, με οχήματα ή στη θάλασσα· και

.3 αυτόματες συσκευές εντοπισμού εισβολέων και εξοπλισμού επιτήρησης.

16.50 Όταν χρησιμοποιούνται, οι αυτόματες συσκευές εντοπισμού εισβολέων πρέπει να ενεργοποιούν ηχητικό ή/και οπτικό συναγερμό σε σημείο που φυλάσσεται ή παρακολουθείται συνεχώς.

16.51 Στο ΣΑΛΜ πρέπει να ορίζονται οι διαδικασίες και ο εξοπλισμός που απαιτούνται σε κάθε επίπεδο ασφάλειας και οι τρόποι με τους οποίους θα διασφαλίζεται ότι ο εξοπλισμός παρακολούθησης θα μπορεί να βρίσκεται σε συνεχή λειτουργία, συμπεριλαμβανομένης της εξέτασης των πιθανών επιπτώσεων των καιρικών συνθηκών ή των διακοπών της παροχής ρεύματος.

Επίπεδο ασφάλειας 1

16.52 Για το επίπεδο ασφάλειας 1, στο ΣΑΛΜ πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν συνδυασμό φωτισμού, φρουρών ασφαλείας ή χρήση εξοπλισμού ασφάλειας και επιτήρησης, ούτως ώστε να μπορεί το προσωπικό της Λιμενικής Εγκατάστασης να:

.1 παρατηρεί τη γενική κατάσταση της Λιμενικής Εγκατάστασης, συμπεριλαμβανομένων των σημείων πρόσβασης σε αυτή από ξηρά και θάλασσα·

.2 παρατηρεί τα σημεία πρόσβασης, τις περιφράξεις και τις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης· και

.3 παρακολουθεί ζώνες και κινήσεις κοντά στα πλοία που χρησιμοποιούν τη Λιμενική Εγκατάσταση, περιλαμβανομένης και αύξησης του φωτισμού που παρέχεται από το ίδιο το πλοίο.

Επίπεδο ασφάλειας 2

16.53 Για το επίπεδο ασφάλειας 2, στο ΣΑΛΜ πρέπει να ορίζονται τα πρόσθετα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται για την αύξηση των δυνατοτήτων παρακολούθησης και επιτήρησης, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:

.1 αύξηση της κάλυψης και της έντασης του φωτισμού και του εξοπλισμού επιτήρησης, συμπεριλαμβανομένης της παροχής πρόσθετου φωτισμού και κάλυψης επιτήρησης·

.2 αύξηση της συχνότητας των περιπολιών, πεζή, με οχήματα ή στη θάλασσα· και

.3 διορισμό πρόσθετου προσωπικού για παρακολούθηση και περιπολίες.

Επίπεδο ασφάλειας 3

16.54 Στο επίπεδο ασφάλειας 3, η Λιμενική Εγκατάσταση πρέπει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που εκδίδουν τα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή την απειλή τέτοιου συμβάντος. Στο ΣΑΛΜ πρέπει να περιγράφονται λεπτομερώς τα μέτρα ασφάλειας τα οποία μπορεί να λάβει η Λιμενική Εγκατάσταση, σε στενή συνεργασία με τα μέρη που αντιμετωπίζουν το πρόβλημα και τα πλοία που βρίσκονται στη Λιμενική Εγκατάσταση, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν:

.1 άναμμα όλων των φώτων στη Λιμενική Εγκατάσταση ή φωτισμό των περιοχών κοντά σε αυτή·

.2 θέση σε λειτουργία όλου του εξοπλισμού επιτήρησης ο οποίος μπορεί να καταγράφει δραστηριότητες μέσα ή κοντά στη Λιμενική Εγκατάσταση· και

.3 μεγιστοποίηση του χρόνου καταγραφής του εξοπλισμού παρακολούθησης.

Διαφορετικά επίπεδα ασφάλειας

16.55 Στο ΣΑΛΜ πρέπει να ορίζονται λεπτομέρειες σχετικά με τις διαδικασίες και τα μέτρα ασφάλειας που μπορεί να υιοθετήσει η Λιμενική Εγκατάσταση, εάν λειτουργεί σε χαμηλότερο επίπεδο ασφάλειας συγκριτικά με ένα πλοίο.

Δραστηριότητες που δεν καλύπτονται από τον κώδικα

16.56 Στο ΣΑΛΜ πρέπει να ορίζονται λεπτομέρειες σχετικά με τις διαδικασίες και τα μέτρα ασφάλειας που πρέπει να εφαρμόζει η Λιμενική Εγκατάσταση όταν:

.1 διασυνδέεται με πλοίο το οποίο βρίσκεται σε λιμένα κράτους το οποίο δεν είναι συμβαλλόμενο κράτος·

.2 διασυνδέεται με πλοίο στο οποίο δεν εφαρμόζεται ο παρών κώδικας· και

.3 διασυνδέεται με σταθερές ή πλωτές πλατφόρμες ή κινητές μονάδες γεώτρησης ανοιχτής θαλάσσης, αγκυροβολημένες ή σταθεροποιημένες με πρόσδεση.

Δηλώσεις ασφάλειας

16.57 Στο ΣΑΛΜ πρέπει να ορίζονται οι διαδικασίες που ακολουθούνται όταν, σύμφωνα με τις οδηγίες συμβαλλομένου κράτους, ο ΥΑΛΕ ζητά Δήλωση Ασφάλειας ή όταν ζητείται Δήλωση Ασφάλειας από ένα πλοίο.

Έλεγχος, επανεξέταση και τροποποίηση

16.58 Στο ΣΑΛΜ πρέπει να ορίζεται ο τρόπος με τον οποίο ο ΥΑΛΕ θα ελέγχει τη διαρκή αποτελεσματικότητα του ΣΑΛΜ και η διαδικασία η οποία θα ακολουθείται για την επανεξέταση, ενημέρωση ή τροποποίηση του ΣΑΛΜ.

16.59 Η τροποποίηση του ΣΑΛΜ εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια του ΥΑΛΕ. Επιπροσθέτως, πρέπει να επανεξετάζεται:

.1 σε περίπτωση τροποποίησης της αξιολόγησης ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης·

.2 εάν, ύστερα από έλεγχο του ΣΑΛΜ από ανεξάρτητο οργανισμό ή δοκιμή της οργάνωσης ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης από συμβαλλόμενο κράτος, εντοπιστούν προβλήματα στην οργάνωση ή αμφισβητηθεί η διαρκής σκοπιμότητα σημαντικών στοιχείων του εγκεκριμένου ΣΑΛΜ·

.3 ύστερα από συμβάντα που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια ή απειλές συμβάντων που θίγουν τη Λιμενική Εγκατάσταση· και

.4 ύστερα από αλλαγές στην ιδιοκτησία ή τον επιχειρησιακό έλεγχο της Λιμενικής Εγκατάστασης.

16.60 Ο ΥΑΛΕ μπορεί να προτείνει κατάλληλες τροποποιήσεις του εγκεκριμένου σχεδίου μετά από οποιαδήποτε επανεξέταση του σχεδίου. Οι τροποποιήσεις του ΣΑΛΜ σχετικά με:

.1 προτεινόμενες αλλαγές οι οποίες μπορεί να μεταβάλλουν ριζικά την υιοθετηθείσα προσέγγιση όσον αφορά τη διατήρηση της ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης· και

.2 την αφαίρεση, την τροποποίηση ή την αντικατάσταση μόνιμων κιγκλιδωμάτων, εξοπλισμού και συστημάτων ασφάλειας και επιτήρησης κλπ., που κατά το παρελθόν θεωρούνταν ουσιώδη για τη διατήρηση της ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης

πρέπει να υποβάλλονται στο συμβαλλόμενο κράτος το οποίο ενέκρινε το αρχικό ΣΑΛΜ προς εξέταση και έγκριση. Η έγκριση αυτή μπορεί να δοθεί από το συμβαλλόμενο κράτος ή εκ μέρους αυτού με ή χωρίς τροποποιήσεις των προτεινόμενων αλλαγών. Κατά την έγκριση του ΣΑΛΜ το συμβαλλόμενο κράτος πρέπει να υποδεικνύει ποιες διαδικαστικές ή υλικές τροποποιήσεις πρέπει να του υποβληθούν προς έγκριση.

Έγκριση των σχεδίων ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης

16.61 Τα ΣΑΛΜ πρέπει να εγκρίνονται από το αρμόδιο συμβαλλόμενο κράτος, το οποίο πρέπει να ορίσει κατάλληλες διαδικασίες σχετικά με:

.1 την υποβολή ΣΑΛΜ·

.2 την εξέταση ΣΑΛΜ·

.3 την έγκριση ΣΑΛΜ, με ή χωρίς τροποποιήσεις·

.4 την εξέταση τροποποιήσεων που υποβάλλονται μετά την έγκριση· και

.5 διαδικασίες για την επιθεώρηση ή τον έλεγχο της διαρκούς σκοπιμότητας του εγκεκριμένου ΣΑΛΜ.

Σε όλα τα στάδια πρέπει να γίνονται ενέργειες για τη διασφάλιση του απορρήτου των περιεχομένων του ΣΑΛΜ.

Δήλωση συμμόρφωσης Λιμενικής Εγκατάστασης

16.62 Το συμβαλλόμενο κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται η Λιμενική Εγκατάσταση δύναται να εκδίδει κατάλληλο Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης Λιμενικής Εγκατάστασης (ΠΣΛΕ) το οποίο να αναφέρει:

.1 τη Λιμενική Εγκατάσταση·

.2 ότι η Λιμενική Εγκατάσταση συμμορφώνεται με τις διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους Α του κώδικα·

.3 την περίοδο ισχύος του ΠΣΛΕ, η οποία πρέπει να καθορίζεται από το συμβαλλόμενο κράτος, αλλά δεν πρέπει να υπερβαίνει τα πέντε έτη· και

.4 τις επακόλουθες ρυθμίσεις επιθεώρησης που ορίζονται από το συμβαλλόμενο κράτος και επιβεβαίωση της διενέργειάς τους.

16.63 Η Δήλωση Συμμόρφωσης Λιμενικής Εγκατάστασης πρέπει να έχει τη μορφή του υποδείγματος που παρατίθεται στο παράρτημα του παρόντος μέρους του κώδικα. Εάν η χρησιμοποιούμενη γλώσσα δεν είναι η αγγλική, η γαλλική ή η ισπανική, το συμβαλλόμενο κράτος, εάν το κρίνει σκόπιμο, μπορεί να συμπεριλάβει μετάφραση σε μία από τις γλώσσες αυτές.

17 ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Γενικά

17.1 Στις εξαιρετικές περιπτώσεις όπου ο Αξιωματικός Ασφάλειας Πλοίου δεν είναι σίγουρος σχετικά με την εγκυρότητα των εγγράφων αναγνώρισης των προσώπων που επιθυμούν να επιβιβαστούν στο πλοίο υπό την επίσημη ιδιότητά τους, πρέπει να τον βοηθά ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης.

17.2 Ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης δεν πρέπει να είναι υπεύθυνος για τη συνήθη επιβεβαίωση της ταυτότητας των προσώπων που επιθυμούν να επιβιβαστούν στο πλοίο.

Περαιτέρω σχετικές κατευθύνσεις παρέχονται στα σημεία 15, 16 και 18.

18 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ, ΓΥΜΝΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΣΚΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Εκπαίδευση

18.1 Ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης πρέπει να έχει γνώσεις και να έχει λάβει εκπαίδευση σχετικά με κάποια από τα κατωτέρω σημεία ή όλα τα κατωτέρω σημεία, κατά περίπτωση:

.1 την ασφαλή διαχείριση·

.2 τις σχετικές διεθνείς συμβάσεις, κώδικες και συστάσεις·
.3 τη σχετική εθνική νομοθεσία και κανονισμούς·
.4 τις ευθύνες και τους τομείς δραστηριότητας άλλων οργανισμών ασφάλειας·
.5 τη μεθοδολογία διενέργειας αξιολόγησης ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης·
.6 τις μεθόδους επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων·
.7 τις εργασίες και τις συνθήκες στα πλοία και στους λιμένες·
.8 τα μέτρα ασφάλειας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων·
.9 την ετοιμότητα σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και την αντιμετώπισή τους, καθώς και το σχεδιασμό όσον αφορά την αντιμετώπιση απρόοπτων καταστάσεων·
.10 τις τεχνικές καθοδήγησης όσον αφορά την εκπαίδευση και την κατάρτιση σε θέματα ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων διαδικασιών και μέτρων ασφάλειας·
.11 το χειρισμό κρίσιμων για την ασφάλεια πληροφοριών και της σχετικής με την ασφάλεια επικοινωνίας·
.12 γνώση των υφιστάμενων απειλών για την ασφάλεια και των μοντέλων που ακολουθούνται·
.13 την αναγνώριση και τον εντοπισμό όπλων, επικίνδυνων ουσιών και διατάξεων·
.14 την αναγνώριση, χωρίς διακρίσεις, των χαρακτηριστικών και μοντέλων συμπεριφοράς προσώπων τα οποία μπορεί να απειλήσουν την ασφάλεια·
.15 τις τεχνικές οι οποίες χρησιμοποιούνται για την παράκαμψη των μέτρων ασφάλειας·
.16 τον εξοπλισμό και τα συστήματα ασφάλειας, καθώς και τους περιορισμούς όσον αφορά τη λειτουργία τους·
.17 τις μεθόδους εξέτασης, επιθεώρησης, ελέγχου και παρακολούθησης·
.18 τις μεθόδους σωματικής έρευνας προσώπων ή έρευνας πραγμάτων και διακριτικής επιθεώρησης·
.19 τα γυμνάσια και τις ασκήσεις σχετικά με την ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένων γυμνασίων και ασκήσεων σε συνεργασία με τις λιμενικές εγκαταστάσεις· και
.20 την αξιολόγηση των γυμνασίων και ασκήσεων σχετικά με την ασφάλεια.

18.2 Τα μέλη του προσωπικού της Λιμενικής Εγκατάστασης που είναι επιφορτισμένα με συγκεκριμένα σχετικά με την ασφάλεια καθήκοντα πρέπει να έχουν επαρκείς γνώσεις και να έχουν λάβει εκπαίδευση σχετικά με κάποια από τα κατωτέρω σημεία ή όλα τα κατωτέρω σημεία, κατά περίπτωση:
.1 γνώση των υφιστάμενων απειλών για την ασφάλεια και των μοντέλων που ακολουθούνται·
.2 την αναγνώριση και τον εντοπισμό όπλων, επικίνδυνων ουσιών και διατάξεων·
.3 την αναγνώριση των χαρακτηριστικών και μοντέλων συμπεριφοράς προσώπων τα οποία μπορεί να απειλήσουν την ασφάλεια·
.4 τις τεχνικές οι οποίες χρησιμοποιούνται για την παράκαμψη των μέτρων ασφάλειας·
.5 τις τεχνικές διαχείρισης και ελέγχου πλήθους·
.6 τις σχετιζόμενες με την ασφάλεια επικοινωνίες·
.7 τη λειτουργία εξοπλισμού και συστημάτων ασφάλειας·
.8 την υποβολή σε δοκιμές, τη βαθμονόμηση και τη συντήρηση του εξοπλισμού και των συστημάτων ασφάλειας·
.9 τις τεχνικές επιθεώρησης, ελέγχου και παρακολούθησης· και
.10 τις μεθόδους σωματικής έρευνας προσώπων, προσωπικών ειδών, αποσκευών, φορτίου και εφοδίων πλοίου.

18.3 Τα λοιπά μέλη του προσωπικού της Λιμενικής Εγκατάστασης πρέπει να έχουν επαρκείς γνώσεις όσον αφορά τις διατάξεις του σχεδίου ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης (ΣΑΛΕ) σχετικά με κάποια από τα κατωτέρω σημεία ή όλα τα κατωτέρω σημεία, κατά περίπτωση, και να είναι εξοικειωμένα με αυτές:
.1 τη σημασία και τις επακόλουθες απαιτήσεις των διαφόρων επιπέδων ασφάλειας·
.2 την αναγνώριση και τον εντοπισμό όπλων, επικίνδυνων ουσιών και μηχανισμών·
.3 την αναγνώριση των χαρακτηριστικών και μοντέλων συμπεριφοράς προσώπων τα οποία μπορεί να απειλήσουν την ασφάλεια· και
.4 τις τεχνικές οι οποίες χρησιμοποιούνται για την παράκαμψη των μέτρων ασφάλειας.

Γυμνάσια και ασκήσεις

18.4 Στόχος των γυμνασίων και των ασκήσεων είναι η διασφάλιση της κατάρτισης των μελών του προσωπικού της Λιμενικής Εγκατάστασης όσον αφορά όλα τα σχετικά με την ασφάλεια καθήκοντα που τους ανατίθενται σε όλα τα επίπεδα ασφαλείας και ο προσδιορισμός ενδεχόμενων αδυναμιών όσον αφορά ζητήματα ασφάλειας που πρέπει να αντιμετωπίζονται.

18.5 Για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής εφαρμογής των διατάξεων του σχεδίου ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης, γυμνάσια θα λαμβάνουν χώρα τουλάχιστον μία φορά κάθε τρεις μήνες, εκτός εάν επιτάσσουν διαφορετικά οι περιστάσεις. Στα γυμνάσια αυτά θα δοκιμάζονται μεμονωμένα στοιχεία του σχεδίου, όπως οι απειλές για την ασφάλεια που αναφέρονται στην παράγραφο 15.11.

18.6 Διάφοροι τύποι ασκήσεων, στις οποίες μπορεί να συμμετέχουν οι υπεύθυνοι ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης, μαζί με αρμόδιες αρχές των συμβαλλομένων κρατών, υπεύθυνους ασφάλειας εταιρειών ή αξιωματικούς ασφάλειας πλοίων, εάν υπάρχουν, πρέπει να λαμβάνουν χώρα τουλάχιστον μία φορά ανά ημερολογιακό έτος, με τα διαστήματα που μεσολαβούν μεταξύ των ασκήσεων να μην υπερβαίνουν τους 18 μήνες. Οι αιτήσεις για τη συμμετοχή υπευθύνων ασφάλειας εταιρειών ή αξιωματικών ασφάλειας πλοίων σε κοινές ασκήσεις πρέπει να υποβάλλονται έχοντας υπόψη τις επιπτώσεις που συνεπάγονται για την ασφάλεια και τις εργασίες του πλοίου. Στις ασκήσεις αυτές θα δοκιμάζονται οι επικοινωνίες, ο συντονισμός, η διαθεσιμότητα πόρων και η ανταπόκριση. Οι ασκήσεις αυτές μπορεί να είναι:
.1 πλήρους κλίμακας ή ζωντανές·
.2 επιτραπέζια προσομοίωση ή σεμινάρια· ή
.3 σε συνδυασμό με άλλες ασκήσεις που λαμβάνουν χώρα, όπως οι ασκήσεις αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης ή άλλες ασκήσεις οι οποίες προβλέπονται από την αρχή του κράτους του λιμένα.

19 ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΚΑΙ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ

Δεν παρέχονται πρόσθετες κατευθύνσεις.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΣΤΟ ΜΕΡΟΣ Β
ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 1
Υπόδειγμα Δήλωσης Ασφάλειας μεταξύ πλοίου και Λιμενικής Εγκατάστασης[8]
ΔΗΛΩΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Όνομα πλοίου:	
Λιμένας νηολόγησης:	
Αριθμός ΙΜΟ:	
Όνομα Λιμενικής Εγκατάστασης:	

Η παρούσα Δήλωση Ασφάλειας ισχύει από ……………….. έως ………………, για τις ακόλουθες δραστηριότητες ……………………..………………………..
(κατάλογος των δραστηριοτήτων με σχετικές λεπτομέρειες)
για τα κατωτέρω επίπεδα ασφάλειας

Επίπεδο(α) ασφάλειας για το πλοίο:	
Επίπεδο(α) ασφάλειας για τη Λιμενική Εγκατάσταση:	

Η Λιμενική Εγκατάσταση και το πλοίο συμφωνούν τα ακόλουθα μέτρα και ευθύνες όσον αφορά την ασφάλεια για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του μέρους Α του Διεθνούς Κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων.

	Η επίθεση των αρχικών του ΑΑΠ ή ΥΑΛΕ στις στήλες αυτές υποδεικνύει ποια δραστηριότητα θα διεξάγεται, σύμφωνα με σχετικό εγκεκριμένο σχέδιο, από κάθε μέρος	
Δραστηριότητα	Λιμενική εγκατάσταση:	Πλοίο:
Διασφάλιση εκτέλεσης όλων των σχετικών με την ασφάλεια καθηκόντων		
Παρακολούθηση ζωνών περιορισμένης πρόσβασης για να διασφαλίζεται ότι έχει πρόσβαση σε αυτές μόνο το εξουσιοδοτημένο προσωπικό		
Έλεγχος πρόσβασης στη Λιμενική Εγκατάσταση		
Έλεγχος πρόσβασης στο πλοίο		
Παρακολούθηση της Λιμενικής Εγκατάστασης, συμπεριλαμβανομένων των ζωνών προσόρμισης και των περιοχών γύρω από το πλοίο		
Παρακολούθηση του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των ζωνών προσόρμισης και των περιοχών γύρω από το πλοίο		
Μεταφορά φορτίου		
Παραλαβή εφοδίων πλοίου		
Χειρισμός ασυνόδευτων αποσκευών		
Έλεγχος της επιβίβασης προσώπων και των προσωπικών ειδών τους		

---
8 Το παρόν υπόδειγμα Δήλωσης Ασφάλειας προορίζεται για χρήση μεταξύ πλοίου και λιμενικής εγκατάστασης. Εάν η Δήλωση Ασφάλειας αφορά δύο πλοία, το παρόν υπόδειγμα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.

Διασφάλιση της άμεσης διαθεσιμότητας επικοινωνίας ασφαλείας μεταξύ του πλοίου και της Λιμενικής Εγκατάστασης		

Οι κατωτέρω υπογεγραμμένοι πιστοποιούν ότι οι ρυθμίσεις και τα μέτρα ασφαλείας τόσο για τη Λιμενική Εγκατάσταση όσο και για το πλοίο, κατά τη διάρκεια των δραστηριοτήτων που ορίζονται ανωτέρω, πληρούν τις διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους Α του κώδικα που θα εφαρμοστούν σύμφωνα με τις διατάξεις που ορίζονται ήδη στο εγκεκριμένο σχέδιό τους ή σε ειδικές ρυθμίσεις που συμφωνούνται και ορίζονται στο προσαρτημένο παράρτημα.

Εκδοθέν εν ……………………………………..……

Ημερομηνία……………………………………

Υπογραφή για και εκ μέρους	
της Λιμενικής Εγκατάστασης:	του πλοίου:
(Υπογραφή Υπευθύνου Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης)	*(Υπογραφή πλοιάρχου ή αξιωματικού ασφάλειας πλοίου)*

Όνομα και τίτλος των υπογεγραμμένων	
Όνομα:	Όνομα:
Τίτλος:	Τίτλος:

Στοιχεία επικοινωνίας
(συμπληρώνονται κατά περίπτωση)
(σημειώνονται οι αριθμοί τηλεφώνου ή οι ραδιοσταθμοί ή συχνότητες που θα χρησιμοποιούνται)

για τη Λιμενική Εγκατάσταση:	για το πλοίο:
Λιμενική εγκατάσταση	Πλοίαρχος
Υπεύθυνος Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης	Αξιωματικός Ασφάλειας Πλοίου
	Εταιρεία
	Υπεύθυνος Ασφάλειας Εταιρείας

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 2
Υπόδειγμα Δήλωσης Συμμόρφωσης Λιμενικής Εγκατάστασης
ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

(επίσημη σφραγίδα) (Κράτος)

Αριθμός δήλωσης

Εκδοθείσα σύμφωνα με τις διατάξεις του μέρους Β του

ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΩΔΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ (ΚΩΔΙΚΑΣ ISPS)

Η κυβέρνηση ______________________________ πιστοποιεί:
(όνομα κράτους)
Όνομα της Λιμενικής Εγκατάστασης : ....
Διεύθυνση της Λιμενικής Εγκατάστασης :..

Ότι η συμμόρφωση της ανωτέρω Λιμενικής Εγκατάστασης με τις διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους Α του Διεθνούς Κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων (Κώδικας ISPS) έχει διαπιστωθεί και ότι η ανωτέρω Λιμενική Εγκατάσταση λειτουργεί σύμφωνα με το εγκεκριμένο Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης. Το εν λόγω σχέδιο έχει εγκριθεί για τα εξής <προσδιορίστε τους τύπους των εργασιών, τους τύπους πλοίων ή δραστηριότητες ή άλλες σχετικές πληροφορίες> (να διαγραφούν οι περιττές ενδείξεις):

Επιβατηγό πλοίο
Επιβατηγό ταχύπλοο σκάφος
Φορτηγό ταχύπλοο σκάφος
Φορτηγό πλοίο μεταφοράς χύμα φορτίου
Πετρελαιοφόρο δεξαμενόπλοιο
Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς χημικών ουσιών
Υγραεριοφόρο δεξαμενόπλοιο
Κινητές μονάδες γεώτρησης ανοιχτής θαλάσσης
Φορτηγά πλοία εκτός των προαναφερθέντων

Η παρούσα Δήλωση Συμμόρφωσης ισχύει έως.., με την επιφύλαξη της διενέργειας επιθεωρήσεων (που υποδεικνύονται στο πίσω μέρος)

Εκδοθείσα εν...................................... ....
(τόπος έκδοσης της δήλωσης)

Ημερομηνία έκδοσης................ ....

(Υπογραφή του αρμόδιου υπαλλήλου που εκδίδει τη δήλωσηt)

(Σφραγίδα της εκδίδουσας αρχής, κατά περίπτωση)

ΘΕΩΡΗΣΗ ΓΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

Η κυβέρνηση <εισάγετε όνομα κράτους> έχει αποφασίσει ότι η εγκυρότητα της παρούσας Δήλωσης Ασφάλειας υπόκειται σε <εισάγετε λεπτομέρειες σχετικά με τις επιθεωρήσεις (π.χ. υποχρεωτικές, ετήσιες ή μη προγραμματισμένες)>.

ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι, κατά τη διάρκεια επιθεώρησης η οποία διεξήχθη σύμφωνα με την παράγραφο Β/16.62.4 του κώδικα ISPS, διαπιστώθηκε ότι η Λιμενική Εγκατάσταση συμμορφώνεται με τις διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 της Σύμβασης και του μέρους Α του κώδικα ISPS.

1η ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

Υπογραφή ....
(Υπογραφή αρμόδιου υπαλλήλου)
Τόπος...
Ημερομηνία ....

2η ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

Υπογραφή ....
(Υπογραφή αρμόδιου υπαλλήλου)
Τόπος...
Ημερομηνία ....

3η ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

Υπογραφή ....
(Υπογραφή αρμόδιου υπαλλήλου)
Τόπος...
Ημερομηνία ....

4η ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

Υπογραφή ....
(Υπογραφή αρμόδιου υπαλλήλου)
Τόπος...
Ημερομηνία ....

***

Άρθρο δεύτερο

Η ισχύς του παρόντος Π.Δ/τος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.
Στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος Π.Δ/τος.

Αθήνα, 10 Φεβρουαρίου 2004

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΓΙΩΡΓΟΣ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ

ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΓΙΩΡΓΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * TELEX 223211 YPET GR * FAX 210 52 21 004
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: http: www.et.gr – e-mail: webmaster @ et.gr

Πληροφορίες Α.Ε. - Ε.Π.Ε. και λοιπών Φ.Ε.Κ.: 210 527 9000-4
Φωτοαντίγραφα παλαιών ΦΕΚ - ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ - ΜΑΡΝΗ 8 - Τηλ. (210)8220885 - 8222924
Δωρεάν διάθεση τεύχους Προκηρύξεων ΑΣΕΠ αποκλειστικά από Μάρνη 8

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΩΛΗΣΗΣ Φ.Ε.Κ.

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Βασ. Όλγας 227	**(2310) 423 956**	**ΛΑΡΙΣΑ** - Διοικητήριο	**(2410) 597449**
ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Ευριπίδου 63	**(210) 413 5228**	**ΚΕΡΚΥΡΑ** - Σαμαρά 13	**(26610) 89 127**
ΠΑΤΡΑ - Κορίνθου 327	**(2610) 638 109**		**(26610) 89 105**
	(2610) 638 110	**ΗΡΑΚΛΕΙΟ** - Πλ. Ελευθερίας 1	**(2810) 396 409**
ΙΩΑΝΝΙΝΑ - Διοικητήριο	**(26510) 87215**	**ΛΕΣΒΟΣ** - Πλ.Κωνσταντινουπόλεως	**(22510) 46 888**
ΚΟΜΟΤΗΝΗ - Δημοκρατίας 1	**(25310) 22 858**		**(22510) 47 533**

ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ ΦΥΛΛΩΝ ΕΦΗΜΕΡΙΔΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Σε έντυπη μορφή:
- Για τα ΦΕΚ από 1 μέχρι 16 σελίδες σε 1 euro, προσαυξανόμενη κατά 0,20 euro για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο ή μέρος αυτού.
- Για τα φωτοαντίγραφα ΦΕΚ σε 0,15 euro ανά σελίδα.

Σε μορφή CD:

Τεύχος	Περίοδος	EURO	Τεύχος	Περίοδος	EURO
Α΄	Ετήσιο	150	Αναπτυξιακών Πράξεων	Ετήσιο	50
Α	3μηνιαίο	40	Ν.Π.Δ.Δ.	Ετήσιο	50
Α΄	Μηνιαίο	15	Παράρτημα	Ετήσιο	50
Β’	Ετήσιο	300	Εμπορικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας	Ετήσιο	100
Β΄	3μηνιαίο	80	Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου	Ετήσιο	5
Β΄	Μηνιαίο	30	Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων	Ετήσιο	200
Γ	Ετήσιο	50	Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων	Εβδομαδιαίο	5
Δ΄	Ετήσιο	220	Α.Ε. & Ε.Π.Ε	Μηνιαίο	100
Δ΄	3μηνιαίο	60			

- Η τιμή πώλησης μεμονωμένων Φ.Ε.Κ. ειδικού ενδιαφέροντος σε μορφή cd-rom και μέχρι 100 σελίδες σε 5 euro προσαυξανόμενη κατά 1 euro ανά 50 σελίδες.
- Η τιμή πώλησης σε μορφή cd- rom δημοσιευμάτων μιας εταιρείας στο τεύχος Α.Ε. και Ε.Π.Ε. σε 5 euro ανά έτος.

Τα παραπάνω cd-rom διατίθονται ύστερα από σχετική παραγγελία και αφορούν Φ.Ε.Κ. που έχουν δημοσιευτεί μετά από το έτος1994.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΣΤΟΛΗ Φ.Ε.Κ. : τηλεφωνικά : 210- 9472555 , fax :210- 9472556 internet : http://www.et.gr .

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ Φ.Ε.Κ.

	Σε έντυπη μορφή	Από το Internet
Α΄ (Νόμοι, Π.Δ., Συμβάσεις κτλ.)	225 €	190 €
Β΄ (Υπουργικές αποφάσεις κτλ.)	320 €	225 €
Γ΄ (Διορισμοί, απολύσεις κτλ. Δημ. Υπαλλήλων)	65 €	ΔΩΡΕΑΝ
Δ΄ (Απαλλοτριώσεις, πολεοδομία κτλ.)	320 €	160 €
Αναπτυξιακών Πράξεων και Συμβάσεων (Τ.Α.Π.Σ.)	160 €	95 €
Ν.Π.Δ.Δ. (Διορισμοί κτλ. προσωπικού Ν.Π.Δ.Δ.)	65 €	ΔΩΡΕΑΝ
Παράρτημα (Προκηρύξεις θέσεων ΔΕΠ κτλ.)	33 €	ΔΩΡΕΑΝ
Δελτίο Εμπορικής και Βιομ/κής Ιδιοκτησίας (Δ.Ε.Β.Ι.)	65 €	33 €
Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου (Α.Ε.Δ.)	10 €	ΔΩΡΕΑΝ
Ανωνύμων Εταιρειών & Ε.Π.Ε.	2.250 €	645 €
Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων (Δ.Δ.Σ.)	225 €	95 €
Πρώτο (Α΄), Δεύτερο (Β΄) και Τέταρτο (Δ΄)	–	450 €

Για την παροχή δικαιώματος ηλεκτρονικής πρόσβασης σε Φ.Ε.Κ. προηγούμενων ετών, η τιμή προσαυξάνεται πέραν του ποσού της ετήσιας συνδρομής έτους 2004, κατά 25 euro ανά έτος παλαιότητας και ανά τεύχος.

* Οι συνδρομές του εσωτερικού προπληρώνονται στις ΔΟΥ (το ποσό συνδρομής καταβάλλεται στον κωδικό αριθμό εσόδων ΚΑΕ 2531 και το ποσό υπέρ ΤΑΠΕΤ (5% του ποσού της συνδρομής) στον κωδικό αριθμό εσόδων ΚΑΕ 3512).Το πρωτότυπο αποδεικτικό είσπραξης (διπλότυπο) θα πρέπει να αποστέλλεται ή να κατατίθεται στην αρμόδια Υπηρεσία του Εθνικού Τυπογραφείου.
* Η πληρωμή του υπέρ ΤΑΠΕΤ ποσοστού που αντιστοιχεί σε συνδρομές, εισπράττεται και από τις ΔΟΥ.
* Οι συνδρομητές του εξωτερικού έχουν τη δυνατότητα λήψης των δημοσιευμάτων μέσω internet, με την καταβολή των αντίστοιχων ποσών συνδρομής και ΤΑΠΕΤ .
* Οι Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις, οι Δήμοι, οι Κοινότητες ως και οι επιχειρήσεις αυτών πληρώνουν το μισό χρηματικό ποσό της συνδρομής και ολόκληρο το ποσό υπέρ του ΤΑΠΕΤ.
* Η συνδρομή ισχύει για ένα ημερολογιακό έτος. Δεν εγγράφονται συνδρομητές για μικρότερο χρονικό διάστημα.
* Η εγγραφή ή ανανέωση της συνδρομής πραγματοποιείται το αργότερο μέχρι την 31ην Δεκεμβρίου κάθε έτους.
* Αντίγραφα διπλοτύπων, ταχυδρομικές επιταγές και χρηματικά γραμμάτια δεν γίνονται δεκτά.

Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης των πολιτών λειτουργούν καθημερινά από 08.00΄ έως 13.00΄

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ